Zum Recht der Kriegscontrebande.

Inaugural-Dissertation

zur

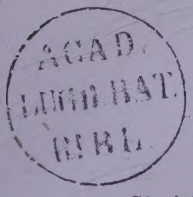
Erlangung der Doktorwürde

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen



vorgelegt

von

Hermann Hartmeyer

aus Hamburg

Chef-Redakteur der „Hamburger Nachrichten".

Approbiert am 10. Januar 1903.

Berlin.

Buchdruckerei von Gustav Schade (Otto Francke)

Linienstrasse 158.

1903.

Meiner lieben Frau

zugeeignet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 7

Geschichtlicher Rückblick 7

Pariser Seerechtsdeklaration und deren Stellung in Sachen der Kriegscontrebande 14

Erster Teil 16

Kriegscontrebande 16

Begriff und geschichtliche Entwickelung 16

Zweiter Teil 40

Stellung der Kriegführenden gegenüber der Kriegscontrebande . 40

Rechte der Kriegführenden 41

a) Anhaltungsrecht 41

b) Aufsuchungsrecht 42

c) Durchsuchungsrecht 51

Dritter Teil 56

Bestimmung der Ladung 56

Die Contrebande im Verkehr zwischen neutralen Häfen . . 56

a) Die Lehre von den Continuous Voyages 58

b) Die Stellungnahme der Praxis, in Einzelfällen dargelegt: Bermuda — Vrow Houwina — Springbok — Trent — Bundesrat — u. A. 58

Rückblick 88

Literatur 96

Einleitung.

Geschichtlicher Rückblick.

Das Seekriegsrecht, einer der wichtigsten Teile des Völkerrechts, ist bis zum heutigen Tage in vielen wesentlichen Punkten flüssig geblieben, Theorie und Praxis haben von jeher die schärfsten Kontroversen gezeitigt und feststehende, allgemein bindende Rechtssätze noch nicht entstehen lassen.

In jedem Seekrieg treten sich zwei Interessengruppen gegenüber. Auf der einen Seite die Kriegführenden, auf der andern die Neutralen.

Die Kriegführenden suchen, jede dem Gegner zugedachte Unterstützung zu verhindern. Die Neutralen haben das Bestreben, sich gegen jede ihnen auferlegte Beschränkung ihrer Aktionsfreiheit zu wehren.

Jahrhunderte hindurch ist die Handhabung des Seekriegsrechtes eine Machtfrage gewesen.

Der neutrale Handel unterlag vollkommen der Willkür der Kriegführenden und wurde durch deren Maßnahmen auf das schwerste geschädigt.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts trat eine Wendung ein. Als erster erhob seine Stimme zu Gunsten des Seeverkehrs der Neutralen in Kriegszeiten der berühmte Holländer Hugo Grotius, der „Vater des Völkerrechts", in seinem „Mare Liberum" [1]).

In dieser Schrift unterstützte er mit Erfolg die von den Holländern gegen die Portugiesen erhobenen Ansprüche

[1]) Grotius, Mare Liberum, seu de Jure, quod Batavis competit, ad Indica Commercia. (1609—11.)

auf freien Handel und freie Schiffahrt in den indischen Gewässern. Er begründete seine Forderung mit dem Naturrecht.

Das Erscheinen dieses Völkerrechtswerkes veranlaßte einige Jahre später (1635) den Engländer Selden, eine Gegenschrift, sein „Mare Clausum“ zu schreiben, in welcher er den von Grotius verfochtenen Gedanken der Freiheit der Meere verwirft und den Beweis zu führen sucht, daß nach Natur- und Völkerrecht das Meer Gegenstand privaten und öffentlichen Eigentums sein könne, und daß insbesondere der König von England Eigentümer aller das britische Reich umfließenden Meere wäre[1]).

In den folgenden Jahren erschien Schrift auf Schrift, welche sich teils dem Gedanken von Grotius anschlossen und die Freiheit der Meere unterstützten, teils den Ansichten von Selden huldigten und sich für ein Aneignungsrecht der Staaten aussprachen[2]).

Die langen Erörterungen dieser viel umstrittenen Frage führten schließlich zu der Annahme, daß fortab alle Gewässer, welche von den Gebietsteilen eines Staates umschlossen werden, sowie alle an die Küstengebiete eines Staates angrenzenden Meeresteile, wenn auch nicht der Aneignung, so doch der Herrschaft und der Gerichtsbarkeit des betreffenden Staates unterworfen sein sollten, daß aber andererseits das offene Meer und die Ozeane allen Nationen zur freien Ausübung ihrer Schiffahrt und ihres Handelsverkehrs zukämen, sofern nicht ein Krieg es notwendig werden lasse, Beschränkungen in diesem Rechte eintreten zu lassen.

Dies bedeutete einen gewaltigen Fortschritt in der sich heranbildenden Völkerrechtslehre.

---

[1]) Selden, Mare Clausum, sive De Dominis Maris, Libri II. Primo, Mare ex Jure Naturali sive Gentium omnium hominum non esse commune, sed dominii privati, sive proprietatis, capax pariter ac tellurem, esse, demonstratur; Secundo, Serenissimum, Magnae Britanniae Regem, maris circumflui, ut individuae atque perpetuae, Imperii Britannici appendicis, dominum esse, asseritur.

[2]) Gothofredus, De Imperio Maris (1637), Pontanus, Discussionis Historicae de Mare Libero (1637), Mare Balticum, Ante-Mare-Balticum (1638—39), Conringius, Consilium de Maris Mediterranei dominio (1670).

Das Naturrecht, welches Grotius in der Freiheit der Meere erblickte, war positives Recht — Völkerrecht — geworden. Dem Handel zur See war durch diese Bestimmungen völkerrechtlicher Schutz zugesprochen worden.

Dies konnte aber nichts an den bestehenden Antagonismen in den Rechtsansprüchen der Kriegführenden und der Neutralen im Seekriege ändern. Die Konflikte und Kollisionen, deren natürlicher Grund in den gewaltigen Interessengegensätzen dieser beiden Parteien zu suchen ist, dauerten fort und führten bisher zu keiner Einigung in den Meinungsverschiedenheiten, welche sich von jeher in einem jeden Seekriege zwischen den Kriegführenden einerseits und den Kriegführenden und Neutralen andrerseits erhoben haben.

Wie sein Vorgänger Albericus Gentilis[1]), so erkennt auch Hugo Grotius in seinem bedeutenden Werke De jure belli et pacis, welches er zu Anfang des 17. Jahrhunderts schrieb, die Schwierigkeit der Lösung dieser Fragen an und meint, daß hierher zunächst die Erörterung der Frage gehört, welches Mittel gegen diejenigen anzuwenden sei, die keine Feinde sind — wenigstens als solche nicht betrachtet sein wollen —, aber den Feind durch Zuführung von Waren unterstützen. Diese Frage, so führt Grotius weiter aus, ist in Bezug auf beide Parteien von alters her stets umstritten gewesen; die einen verteidigen die Macht des Krieges, die andern die Freiheit des Handels. Weil die Geschichtsquellen andere Anhaltspunkte nicht geben, glaubt er, die Lösung im Naturrechte suchen zu sollen[2]).

„Cum hostibus, jure etiam communi, vetitum commercium est“[3]). In dieser Äußerung von Albericus Gentilis kommt der Gedanke zum Ausdruck, der auch dieser Abhandlung zu

---

[1]) Albericus Gentilis, De Jure Belli.

[2]) Grotius, De Jure Belli et Pacis Lib. III, cap. I, § 5. Quaestio incidere solet, quid liceat, in eos, qui hostes non sunt, aut dici volunt, sed hostibus res aliquas subministrant. Nam, et olim, et nuper, de ea re, acriter certatum, scimus, cum alii, Belli rigorem, alii Commerciorum libertatem, defenderent. Hanc autem quaestionem, ad Jus naturae, ideo, retulimus, quia ex historiis, nihil comperire potuimus, ea de re, jure voluntari Gentium esse constitutum.

[3]) Albericus Gentilis, De Jure Belli Lib. I, c. 13.

Grunde liegt, daß in einem Seekriege einer kriegführenden Partei zum Nachteil ihres Gegners seitens der Neutralen keine Unterstützung geleistet werden darf, daß aber, so müssen wir ergänzen, auf der andern Seite der Seeverkehr der Neutralen unter einander durch diese Völkerrechtsbestimmung nicht die mindeste Beeinträchtigung erleiden soll.

Diese Ansicht spricht auch der holländische Rechtsgelehrte Bynkershoek in seinen „Quaestiones juris publici“ [1]) aus.

Während vieler Jahrhunderte war nun der neutrale Handel der schrankenlosen Willkür der Kriegführenden ausgesetzt gewesen, welche ein Recht darin erblickten, sowohl Schiff wie Ladung zu beschlagnahmen, selbst wenn nur einer dieser Teile feindlichen Charakter trug.

Das Consolato del Mare, oder „Costrumbas Maritimas“ genannt, die erste Sammlung der von den europäischen Staaten während des Mittelalters ausgeübten Sitten und Gewohnheiten im internationalen Seeverkehr, sowie die sich dieser Schrift anschließende englische Rechtspraxis stand den Neutralen schon insofern günstiger gegenüber, als die neutrale Fracht unter feindlicher Flagge als unantastbar anerkannt wurde. Dieses Prinzip (frei Schiff — unfrei Gut; unfrei Schiff — frei Gut) verlangte Trennung der feindlichen von der neutralen Ladung und ließ die neutrale Fracht und das neutrale Schiff unangefochten; dagegen statuierte es aber die Wegnahme des feindlichen Schiffes, auf welchem die neutrale Fracht verladen war, und forderte andrerseits die auf neutralem Schiff verladenen Güter, welche dem Feinde gehörten.

Im Gegensatz zu dieser englischen Praxis verschaffte sich aber zu Anfang des 17. Jahrhunderts ein zunächst von Holland verteidigtes Prinzip Geltung, welches feindliche Waren auf neutralen Schiffen für frei erklärte und demgegenüber neutrale Ladung auf Schiffen unter feindlicher Flagge als Konfiskationsgut ansah. Nach dem Grundsatze: „Frei Schiff — frei Gut“ („le pavillon couvre la marchandise“); „unfrei Schiff — unfrei Gut“ („navire confisque cargaison“ oder „robe d' ennemi confisque celle d' ami“) war die Nationalität des Schiffes bestimmend für die Behandlung der Ladung. Dieses Prinzip wurde

[1]) Bynkershoek, Quaestiones juris publici I, cap. XIV.

in vielen Verträgen aufgenommen, ohne allgemein anerkannt zu werden.

Die französischen Ordonnanzen von 1538, 1543 und 1584 erklärten die auf feindlichen Schiffen verladenen Güter einer befreundeten Macht als rechtmäßige Prise. Eine spätere Ordonnanz aus dem Jahre 1650 erließ eine entgegengesetzte Bestimmung. In der Marineordonnanz Ludwigs XIV. vom Jahre 1681 wurde diese Verfügung jedoch wieder umgestoßen und den Bestimmungen der früheren Ordonnanzen wieder Geltung verschafft. Schiff und Ladung waren der Wegnahme unterworfen, sobald entweder das Schiff oder die Ladung feindlich war (confiscantur ex navibus res et ex rebus naves).

Valin und Pothier, zwei französische Rechtsgelehrte, sprechen sich für diese Bestimmungen aus und begründen ihre Ansichten mit der Behauptung, daß alle Personen, die ihre Waren auf feindlichen Schiffen verladen, doch augenscheinlich den Handel des Feindes begünstigen, daß sie daher das gleiche Schicksal treffen müsse wie das Schiff.

Die strengen Bestimmungen, welche König Heinrich II. von Frankreich in seiner Ordonnanz von 1538 gab, lastete wie ein schwerer Druck auf dem sich zu dieser Zeit immer größer und blühender gestaltenden Handel Hollands. Die Holländer seufzten nach Befreiung von diesen Fesseln. In seinem Briefwechsel mit dem Ratspensionär de Witt erwähnt der nach Paris gesandte holländische Unterhändler, daß er die Aufhebung des von Frankreich bisher geforderten Rechtes, neutrale Ware auf feindlichen Schiffen mit Beschlag zu belegen („robe d' ennemi confisque celle d' ami") mit Erfolg durchgesetzt habe, sodaß demnach in Zukunft nur diejenigen in einem neutralen holländischen Schiffe gefundenen Güter zu konfiszieren seien, welche einem Feinde Frankreichs gehörten, daß aber das neutrale Schiff mit den nicht feindlichen Gütern wieder in Freiheit zu setzen wäre.

Die Anerkennung des von ihnen ausgegangenen Grundsatzes, daß der Charakter des Schiffes ausschlaggebend für den Charakter der Ladung sein sollte („le pavillon couvre la marchandise"), erlangten die Holländer auch von der britischen Regierung in den zwischen diesen beiden Mächten getroffenen Koalitionen gegen die ehrgeizigen Eroberungspläne Ludwigs XIV.

Nach und nach nahm dieser Grundsatz immer festere Gestalt an und wurde in den meisten völkerrechtlichen Verträgen sanktioniert. Wir begegnen ihm in den späteren Jahren in den Utrechter Friedensschlüssen zwischen Großbritannien und Spanien (1713, 1721 und 1739), im Frieden zu Aachen (1748) und im Frieden zu Paris (1763).

Das Kabinet von Versailles erließ am 26. Juli 1778, nach Ausbruch des englisch-französischen Seekrieges, eine Verfügung, welche den französischen Kreuzern die Beschlagnahme neutraler Fahrzeuge, selbst in dem Falle, wo ihr Bestimmungsort ein feindlicher Hafen war, verbot, sofern nicht die ganze Ladung oder ein Teil derselben aus Waren bestand, die dem Feinde zum Gebrauch dienen sollten. Die französische Regierung behielt sich gleichzeitig das Recht vor, diese Verfügung sofort zu widerrufen, falls nicht ihr Gegner innerhalb 6 Monaten seinerseits eine reziproke Bestimmung für die britischen Kriegsschiffe erlassen würde.

Die britische Regierung schenkte dagegen diesem Wunsche keine weitere Beachtung, erklärte vielmehr zu Anfang des Jahres 1780 die in dem Bündnis mit Ludwig XIV im Jahre 1674 in Bezug auf den neutralen Seeverkehr niedergelegten, besonderen Bestimmungen für aufgehoben.

Die unmittelbare Folge dieses Erlasses war die berühmte Deklaration der russischen Kaiserin Katharina II vom Juli desselben Jahres, die den kriegführenden und neutralen Mächten des europäischen Kontinents mitgeteilt wurde. Frankreich, Spanien und die Vereinigten Staaten als kriegführende Mächte, Dänemark, Schweden, Preußen, der Deutsche Kaiser, Holland, Neapel und Portugal als neutrale Mächte schlossen sich als „bewaffnete Neutralität" zu einem Bündnis zusammen, in welchem sie die Bestimmungen der russischen Deklaration einstimmig anerkannten.

Im Artikel 2 bestimmt die Deklaration: „. . . que les „effets appartenant aux sujets des dites puissances en guerre „soient libres sur les vaisseaux neutres à l'exception de la „contrebande de guerre".

Es ist bezeichnend für die britische Regierung, daß sie ihrerseits einen Beitritt zu diesem Übereinkommen zwischen den anderen europäischen Mächten zu umgehen suchte, indem

sie in ihrer Antwort auf die Deklaration hinwies auf die „principles generally acknowledged as the law of nations, being the only law between powers where no treaties subsist“, und auf „the tenor of its different engagements with other powers, where these engagements had altered the primitive law by mutual stipulations, according to the will and convenience of the contracting parties“.

Die „zweite bewaffnete Neutralität“, welche sich im Jahre 1800 aus den Mächten Rußland, Dänemark und Schweden und dem späteren Hinzutritt von Preußen bildete, ließ die der ersten bewaffneten Neutralität zu Grunde gelegten Bestimmungen, welche in der Praxis der französischen Revolutionszeit nicht befolgt werden konnten, wieder aufleben.

Eine Ordonnanz Napoleons I vom 10. März 1812 enthielt die Bestimmung: „Le pavillon couvre la marchandise. La marchandise ennemie sous pavillon neutre est neutre, comme la marchandise neutre sous pavillon ennemi est ennemie. Les seules marchandises, que ne couvre pas le pavillon, sont les marchandises de contrebande“.

Und eine spätere französische Note erklärt: „. . . . mais les vaisseaux de S. M. ne saisiront pas la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins que cette propriété ne soit contrebande de guerre“.

Pariser Seerechtsdeklaration und deren Stellung in Sachen der Kriegscontrebande.

Die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 bereitete nun den Kontroversen, welche sich in den zahlreichen völkerrechtlichen Verträgen gebildet hatten, ein plötzliches Ende.

Sie war ein Ergebnis des Krimkrieges.

Bei der Kriegserklärung an Rußland hielten es Frankreich und England für zweckmäßig, in der Behandlung der feindlichen und neutralen Schiffe nach einheitlichem Grundsatze zu handeln.

Fast alle Staaten, mit Ausnahme von Spanien, Mexico und den Vereinigten Staaten, traten in rascher Aufeinanderfolge — zuletzt noch Japan im Jahre 1897 — dieser von Frankreich und England ausgegangenen Deklaration bei.

Der Beitritt der Vereinigten Staaten mag als stillschweigend gelten; hat es sich doch herausgestellt, daß dieser Staatenbund sowohl im Bürgerkriege der Nordstaaten mit den Südstaaten als auch in seinem letzten mit Spanien geführten Kriege im Seeverkehr nach den Grundsätzen der Pariser Deklaration handelte.

Die Pariser Seerechtsdeklaration ist in der Neuzeit grundlegend für die Seerechtsverhältnisse fast aller Schiffahrt und Seehandel treibenden Nationen geworden.

Ihre wesentlichen Bestimmungen lauten:

Artikel 1: Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft (La course est et demeure abolie).

Artikel 2: Die neutrale Flagge deckt die feindliche Ware, mit Ausnahme der Kriegscontrebande (Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre).

Artikel 3: Die neutrale Ware kann, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, auf feindlichen Schiffen nicht beschlagnahmt werden (La marchandise neutre, à l'exception de contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavill on ennemi).

Artikel 4: Blockaden müssen, um bindend zu sein, effektiv sein; d. h. sie müssen durch ein genügendes Aufgebot von Schiffen aufrecht erhalten werden, um den Zugang zu dem feindlichen Platze verhindern zu können (Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi).

Mit einem Schlage war durch diese Deklaration, die einen bedeutenden Fortschritt zu Gunsten der Neutralen bildete, den Kriegführenden die Ausübung ihrer bisherigen Rechte erheblich beschnitten worden.

Die Deklaration befreit indes den neutralen Handel nicht vollständig von den Einwirkungen eines Krieges.

Es soll den Kriegführenden auch weiterhin, wenn auch in weit beschränkterem Maße, das Recht zustehen, die Zufuhr von Waren seitens der Neutralen, zwecks Unterstützung des Gegners, verhindern zu dürfen.

Wie weit aber dieses Recht auf neutrale Schiffe Anwendung finden und in welchen Grenzen sich gegebenenfalls die Ausübung desselben bewegen darf, soll Gegenstand der nachfolgenden Betrachtungen sein.

Erster Teil.

Kriegscontrebande.

Begriff und geschichtliche Entwickelung.

Die Pariser Seerechtsdeklaration erklärt alle auf neutralen Schiffen verladenen Güter für frei, mit Ausnahme der Contrebande, welche der Beschlagnahme unterliegen soll.

Was ist Contrebande?

Die geschichtliche Entstehung des Begriffes Contrebande [Contrebande (Contraband, contrebande de guerre, contra bandum, contra bannum (gegen das Verbot)] ist bekanntlich auf die staats- und kirchenrechtlichen Verbote der römischen und kanonischen Rechtssammlungen zurückzuführen, welche besagten, daß Römer und Christen den Barbaren und später den Ungläubigen keine Waffen und Lebensmittel zuführen dürften. Diese Rechtsanschauung hat sich mit der Zeit immer mehr ausgedehnt und übertrug sich bald auch auf die Kriege der Christen untereinander.

Die Begriffsbestimmung der Contrebande ist von jeher den gewaltigsten Schwankungen unterworfen gewesen.

Theorie und Praxis haben stetig wechselnde Bestimmungen festgelegt.

Die Pariser Deklaration spricht von Contrebande, den Begriff aber spezifiziert sie nicht. So ist derselbe bis zum heutigen Tage flüssig geblieben.

Die älteste Definition des Begriffs finden wir bei Hugo Grotius: „Primum distinguendum inter res ipsas. Sunt enim quae in bello tantum usum habent, ut arma: sunt quae in bello nullum habent usum, ut quae voluptati inserviunt: sunt quae in bello et extra bellum usum habent, ut pecuniae commeatus,

naves, et quae navibus adsunt. In primo genere verum est dictum Amalasuintha ad Justinianum, in hostium esse partibus qui ad bellum necessaria hosti administrat. — Secundum genus querelam non habet. — In tertio illo genere usus ancipitis distinguendus erit belli status. Nam si tueri me non possum nisi quae mittuntur intercipiam, necessitas, ut alibi exposuimus, jus dabit, sed sub onere restitutionis, nisi causa alia accedat“ [1]). Grotius unterschied also Sachen, die überhaupt nur für Kriegszwecke bestimmt sind (absolute Contrebande), Sachen, die niemals in irgend welcher Weise Kriegszwecken dienen und somit auch keinem Handelsverbote unterworfen werden können, und endlich Sachen, die je nach den Umständen des vorliegenden Falles bald Kriegs-, bald Friedenszwecken dienen können (res ancipitis usus).

Über die res ancipitis usus, die sogen. zufällige oder relative Contrebande (contrebande par accident, contrebande accidentelle, goods conditionally contraband) haben sich im langen Zeitlauf der Völkerrechtslehre und der Praxis die divergierendsten Meinungen herangebildet.

Cornelius van Bynkershoek tritt in seinen „Quaestiones juris publici“ energisch der von seinem Landsmann Grotius ausgesprochenen Ansicht entgegen, alle Artikel, die bald zum Gebrauch im Kriege, bald zum Gebrauch im Frieden verwandt werden, in die Reihen der Contrebandeartikel zu stellen. Alles Material, aus dem solche Artikel hergestellt werden könnten, sei an und für sich keine Kriegscontrebande. Die Liste der Contrebandeartikel würde, so führt er weiter aus, ja unbegrenzt werden, wenn man sämtliches Material, welches sich zur Fabrikation von zu Kriegszwecken dienenden Gegenständen eignete, zur Beförderung auf neutralen Schiffen verbieten würde; es gäbe wohl kaum ein Material, das nicht in irgend einer Bearbeitung sich zu Kriegszwecken brauchbar machen lasse. Das Verbot der Mitführung einer so großen Anzahl von Artikeln könnte wohl zutreffend einer völligen Hemmung des neutralen Seehandels gleichgestellt werden.

Bynkershoek gelangt dann zu der Ansicht, daß alle Gegenstände, die in ihrer ursprünglichen Gestalt für Kriegszwecke

---

[1]) Hugo Grotius, De jure belli et pacis Lib. III cap. I § 5.

verwertet werden können, als Contrebande, solche aber, die erst einer Bearbeitung unterworfen werden müssen, um den Belligerenten zum Gebrauch im Kriege dienen zu können, nicht als Contrebande zu betrachten seien[1]).

Der englische Völkerrechtslehrer James Reddie spezifiziert unter dem Namen Contrebande

„1. articles which have been constructed, fabricated or compounded into actual instruments of war,
2. articles which from their nature, qualities and quantities are applicable and useful for the purposes of war,
3. articles which, also not subservient generally to the purposes of war, such as grain, flour, provisions, naval stores, become so by their special and direct destination for such purposes, namely, by their destination for the supply of armies, garrisons or fleets, naval arsenals and ports of military equipment[2]).“

Da sich aber, so meint dieser Autor, über die unter 1 und 2 fallenden Artikel leicht Streit erheben könne, ob der eine oder andere Gegenstand in seiner spezifizierten Eigenschaft als Kriegscontrebande zu betrachten sei, so müsse er es als sehr wünschenswert erachten, wenn die betreffenden Artikel in den Verträgen zwischen den Nationen besonders aufgezählt würden. Die an die Mitführung solcher Artikel sich knüpfenden Folgen müßten dann in der Konfiskation derselben bestehen.

Wir begegnen hier einem Gedanken, der bereits von Bynkershoek ausgesprochen ist und grundlegend in der Völkerrechtslehre für die Bestimmung des Begriffs Contrebande wurde. Bynkershoek muß wohl als erster gelten, welcher es für notwendig erachtet, die Umstände eines jeden einzelnen Falles mitsprechen zu lassen, um entscheiden zu können, ob Contrebande vorliegt oder nicht.

Eine ähnliche Klassifizierung der Contrebandeartikel finden wir bei dem dänischen Schriftsteller Nicol Tetens, der im Jahre 1805 in Kopenhagen ein Werk über Völkerrecht, zuerst in deutscher, später in französischer Sprache erscheinen ließ.

[1]) Bynkershoek, Quaestiones juris publici, Lib. I, cap. X.

[2]) Reddie, Researches in Maritime International Law, Vol. II, cap. XVIII, p. 456—57.

In erster Linie erkennt er als absolute Contrebande alle Artikel an, welche ausschließlich zur Bewaffnung und Ausrüstung von Heereskörpern dienen. Auch will er alle Rohstoffe, die durch Spezifikation zu Kriegsmitteln werden, als absolute Contrebande betrachtet wissen.

Lehmann stellte eine ähnliche Theorie auf, indem er für Kriegscontrebandeware alle Gegenstände erklärt, „welche für die Armee oder die Flotte eines kriegführenden Staates bestimmt und zugleich geeignet sind, diese zu verstärken“[1]).

Diese haltlose Theorie mußte der sich zu Ende des XIX. Jahrhunderts immer stärker Bahn brechenden Theorie weichen, welche lediglich Waffen und Kriegsmunition für Contrebandeartikel betrachtet wissen will. Marquardsen gibt in seinem Lehrbuch über den Trentfall mit vollem Recht derselben Ansicht Raum, wenn er schreibt:

„Eine sehr große Anzahl von Staaten, im Anschluß an die Bewegungen der bewaffneten Neutralität von 1780 und 1800, hat nur Kriegsbedürfnisse als Contrebande betrachtet und als solche aufgezählt: Kanonen, Mörser, Feuerwaffen, Lunten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Säbel, Piken, Kürasse, Säbelgurte, Patrontaschen, Sättel und Zäume, mit der sich sonst von selbst verstehenden Beschränkung über den Bedarf des Schiffes selbst hinaus (art. 10 und 11 des Vertrages zwischen Rußland und England von 1766, angeführt in dem art. 3 der Neutralitätserklärungen). Auch später, während des Friedens seit 1815 sind in vielen Handelsverträgen die zwischen den Kontrahenten als Contrebande anzusehenden Artikel aufgezählt. Namentlich die Vereinigten Staaten haben sich vielfach durch solche Verträge gebunden, allein zwischen England und ihnen besteht, da der Vertrag von 1794 nicht wieder erneuert wurde, keine auf diesen Gegenstand sich beziehende Verabredung. Nur das allgemeine Völkerrecht von heutzutage kann für den vorliegenden Streitfall die Entscheidung bringen. Für die Bestimmung, was gegenwärtig als Contrebande anzusehen ist, bildet jedoch die Fülle von Verträgen, welche den

---

[1]) Lehmann, „Die Zufuhr von Kriegscontrebandewaren nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler“, in Schriften der Universität Kiel, Band 24 (1877).

Begriff auf die unmittelbare Wehr und Waffen, die Kriegsmunition und die Komponenten des Schießpulvers, Schwefel und Salpeter, beschränken, wesentliche Anhaltspunkte. Es spricht sich in ihrer Übereinstimmung die Überzeugung aus, daß die früher allerdings als rechtlich betrachteten weiteren Beschränkungen des internationalen Verkehrs mit Schiffsbaumaterialien, Lebensmitteln u. s. w. den Neutralen eine durch das Interesse der Kriegführenden nicht absolut gebotene Last auflegen; da sich in gleicher Weise die neueren Autoritäten der völkerrechtlichen Litteratur äußern, darf zuversichtlich behauptet werden, daß im Streitfall nur Sachen des unmittelbaren Kriegsbedürfnisses als Contrebande anzusehen sind. Weitergehende Ausfuhrverbote, wie sie während des orientalischen Krieges von seiten der Kriegführenden erlassen wurden und wozu diese auf ihrem eigenen Gebiet vollbefugt waren, ändern an diesem allgemeinen internationalen Rechtssatz ebensowenig etwas, als die mehr umfassenden Neutralitätsverordnungen mancher neutraler Regierungen aus derselben Zeit. Ob ein Gegenstand ein unmittelbares Kriegsmaterial ist, muß der Entscheidung des Richters überlassen werden; die herkömmlichen Aufzeichnungen der Verträge sind dafür bei dritten Staaten nur als Anhaltspunkte, nicht abschließend zu gebrauchen. So kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß auch die Schießbaumwolle unter die gemeinrechtliche Contrebande fällt, obgleich ihrer noch in keinem Vertrage gedacht ist“[1]).

Wir wollen in der Folge von dem Versuche, eine allgemeine Definition zu finden, abstrahieren, uns vielmehr nur darauf beschränken, diejenigen Objekte herauszugreifen, deren Charakter als Contrebande nach den bisherigen Erfahrungen des Seekriegsrechts sowohl als nach den Grundsätzen der Theorie festzustehen scheint.

Dem Naturrecht folgend gibt es für Waffen und Munition wohl nur die Ansicht, daß sie, als direkt und ausschließlich Kriegszwecken dienend, stets als Contrebande anzusehen sind.

Vattel erklärt sich: „Telles marchandises de contrebande,

[1]) Marquardsen, Der Trentfall, S. 35 ff.

sont les armes, les munitions de guérre, les bois, et tout ce qui sert à la construction et à l'armement des vaisseaux de guerre“ [1]).

Die französischen Ordonnanzen von 1543 und 1584 erwähnen Waffen und Kriegsmunition als Kriegscontrebande.

Im Artikel 12 des Pyrenäen-Vertrages vom 7. November 1659 gelten Waffen jeglicher Art mit allem, was dazu gehört, Kriegsmunition, Pferde, Sättel u. s. w. als Kriegcontrebande.

Der Artikel führt aus: „En ce guerre de marchandises „de contrebande, s'entend seulement être comprises toutes „sortes d'armes à feu et autres assortiments d'icelles, comme „canons, mousquets, mortiers, pétards, bombes, grenades, „saucisses, cercles poissez, affuts, fourchettes, bandolières, „poudres, mêches, salpètre, balles, piques, épées, morions, cas„ques, cuirasses, hallebardes, javelines, chevaux, selles de „cheval, fourreaux de pistolets, bandriers et autres assorti„ments servant à l'usage de la guerre.“

Ein Vertrag Frankreichs mit den Hansestädten im Jahre 1655 verbot nur Waffen und Segeltuch, erklärte alle anderen Gegenstände dagegen für freie Zufuhrwaare.

Für diese wesentliche Einschränkung in dem Umfange der Contrebande entschieden sich auch in den folgenden Jahren zunächst Schweden und bald darauf die übrigen skandinavischen Mächte.

Die bewaffnete Neutralität von 1780 führt Waffen, Munitionen, Equipierungsgegenstände als Contrebande an.

Eine nähere Bestimmung finden wir im Vertrage Deutschlands mit Costarica (1875), wo es im Artikel 25 heißt:

. . . . „die Freiheit des Handels und der Schiffahrt darf „sich jedoch in keinem Falle auf Gegenstände, welche als „Kriegscontrebande gelten, erstrecken, nämlich auf Feuer- und „blanke Waffen, Geschosse, Pulver, Salpeter, militärische Aus„rüstungsgegenstände und Gerätschaften aller Art, welche für „den Gebrauch im Kriege bestimmt sind“.

Liszt lehrt, daß „alle diejenigen Gegenstände, die unmittelbar und besonders zur Verwendung durch die Streitkräfte bestimmt sind, also Waffen aller Art für den Land- und See-

[1]) Vattel, Droit des Gens, Liv. III chap. VII § 112.

krieg, mögen es Feuerwaffen oder blanke Waffen sein, ebenso die Kriegsmunition", unzweifelhaft zur Contrebande gehören[1]).

Indessen kann auch ein Handelsschiff Waffen und Munition zum eigenen Bedarf, für Jagdzwecke oder für den Fall der Selbsthülfe gegen Seeräuberei, mit sich führen. Selbstredend ist dann eine Beschlagnahme solcher, lediglich den Interessen der Neutralen dienender Gegenstände ausgeschlossen.

Bluntschli stellt in seinem Lehrbuch den Satz auf: „Was „das neutrale Schiff zu eigenem Bedarf an Waffen und Munition „mit sich führt, ist nicht Contrebande." Er bemerkt hierzu: „Auch friedliche Handelsschiffe führen gewöhnlich Schiffs„kanonen mit und bedürfen, wenn sie durch Seeräuber ge„fährdete Meere befahren, je nach Umständen einer ausgiebigeren Selbstbewaffnung. Das ist unbestrittenes Recht „der Neutralen und darf daher nicht als Contrebande behandelt werden"[2]).

Dieser Anschauung müssen wir zustimmen, doch möchten wir auf jedem neutralen Schiff die Mitführung einer größeren Quantität solcher Gegenstände und damit den Anschein vermieden sehen, der leicht auf Contrebande schließen läßt. Die Ausrüstung mit Waffen und Munition sollte daher nie das Mindestmaß des Selbstbedarfes übersteigen.

Der gleichen Anschauung begegnen wir in den anläßlich der Maßregeln Dänemarks gegen preußische und österreichische Handelsschiffe von Preußen und Österreich im März 1864 erlassenen Verordnungen, welche Kanonen, Mörser, alle Arten von Waffen, Bomben, Granaten, Kugeln, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Salpeter, Kürasse, Armaturgegenstände, Sättel und Zäume, sowie überhaupt alle Gegenstände, die unmittelbar zum Kriegsgebrauche angewendet werden können, sofern sie nach feindlichen Häfen bestimmt sind, als Kriegscontrebande erklären, mit Ausnahme eines zur Verteidigung der Mannschaft und des Schiffes erforderlichen, diesem Zwecke angemessenen Vorrates[3]).

[1]) v. Liszt, Völkerrecht (Berlin 1902), IV. Buch, § 42 IV., S. 334.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, IX. Buch, § 804.

[3]) Österr. Reglement vom 5. März 1864; Preuß. Reglement vom 12. März 1864; vergl. Neue Sammlung offizieller Aktenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten, Hamburg 1864, IV, S. 124 u. S. 127.

Über Schießpulver, Salpeter und Schwefel haben die Schriftsteller keine Klarheit geschaffen. Die alten Theorien von Bynkershoek und Heineccius haben Salpeter und Kriegsmunition aller Art, sowie auch Schiffsausrüstungsgegenstände als Contrebande erklärt. Der Däne Nicol Tetens behauptet, daß man Schwefel und Salpeter jedenfalls als Contrebande betrachten müßte, sofern diese als Rohstoffe den Kriegführenden zugeführt würden, da die Absicht der Schießpulverfabrizierung nur zu nahe läge. Tetens legt auch ein Schwergewicht auf die Quantität dieser Rohstoffe. Nur in größeren Quantitäten können Salpeter und Schwefel einer kriegführenden Partei zum wesentlichen Vorteil gereichen. Er läßt dies auch für andere Rohmaterialien gelten: „Il en est de même du goudron, des chanvres et des bois, dont la dimension indique qu'ils sont exclusivement destinés à la construction de navires de guerre“ [1]).

Bluntschli führt Salpeter und Schwefel, die zur Pulverfabrikation dienen, als absolute Contrebande auf[2]).

Ein kurzer Ausblick auf die Verträge zeigt deutlich, wie sehr die Praxis in diesem Falle fortwährend geschwankt hat.

In einem früheren Handelsvertrag mit England vom Jahre 1766 hatte Rußland als wesentliche Gegenstände der verbotenen Zufuhr Schiffsausrüstungsgegenstände und Schwefel in den Bestimmungen aufgenommen.

Die Vereinigten Staaten erwähnen in ihrem Vertrag mit Schweden vom Jahre 1783, der 1827 erneuert wurde, sowie in dem Vertrag mit Rußland vom Jahre 1799, der 1828 erneuert wurde, und in einem Abkommen mit Holland vom Jahre 1872 ausdrücklich Schwefel und Salpeter als Contrebandeartikel; die Verträge der Vereinigten Staaten mit Frankreich (1800) und Venezuela (1860) verzeichnen dagegen nur Salpeter in der Liste der verbotenen Zufuhrwaren[3]).

Ein Vertrag des Deutschen Reiches mit Mexiko von 1869 bezeichnet speziell Schwefel und Salpeter, und wiederum der

---

[1]) Nicol Tetens, Considér. s. l. droits récipr. d. puissances belligér. et d. puissances neutres s. mer section 3, §§ 3 à 5.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 803.

[3]) Snow, Intern. Law, Chap. X, Sect. 61 p. 140.

oben erwähnte Vertrag mit Costarica von 1875 Pulver und Salpeter als Kriegscontrebande, nicht aber Schwefel.

Fürst Bismarck beantwortete im Jahre 1885 eine Petition von 33 hamburger Kaufmannsfirmen wegen Aufhebung des Contrebandezwanges für Salpeter dahin, daß „die früher übliche „Behandlung des Salpeters als Contrebande unter den heutigen „Verhältnissen eine zwecklose Beschränkung des Handels„verkehrs darstellen würde, da derselbe zu Kriegszwecken „nicht unmittelbar zu benutzen ist, sondern hierzu erst durch „eine umständliche Verarbeitung verwendbar gemacht werden „kann, zu deren Vornahme bei dem gegenwärtigen Stande der „Kriegführung während der letzteren kaum noch ein Bedürfnis „vorhanden sein wird."

Das preußische Prisenreglement zählt nur Schießpulver zu den verbotenen Zufuhrwaren. Die zweite bewaffnete Neutralität von 1800 erwähnt alle diese Rohstoffe ausdrücklich als Contrebande. Die Begründung dieser Anschauung ist berechtigt und in der nahen Beziehung dieser Rohstoffe zur Pulverfabrikation zu suchen.

Als nah verwandt dem Schießpulver muß man Schießbaumwolle[1]), sowie Dynamit und die neueren Sprengstoffe Platzomenit, Roborit und alle Nitroglyzerinpräparate noch anführen und in die Reihen der Contrebandeartikel aufnehmen.

Der Franzose Valin deutet in seinem Kommentar zu der Marine-Ordonnanz Ludwigs XIV von 1681 darauf hin, daß Teer im Kriege von 1700 in den Listen der Contrebandeartikel aufgeführt wurde, weil der Feind diesen Artikel als Contrebande ansah. Die schwedischen Schiffe dagegen befreite man von dem Verbot, Teer zu verladen, weil dieses Rohprodukt ein Haupterzeugnis des schwedischen Bodens war.

Der Handelsvertrag zwischen Frankreich und Dänemark vom 23. August 1724 statuierte Teer und Pechharz sowie Segeltuch, Hanf und Tauwerk, Schiffsmasten und Holz zur Schiffskonstruktion als Contrebandeartikel[2]).

Ein dänisches Traktat vom 4. Juli 1780 erklärt alle Artikel, welche direkt zum Schiffsbau dienen, unverarbeitetes

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 803 Anmerk. 2.
[2]) Valin, Traité des Prises, Chap. V, sect. 6, 4, p. 68.

Eigentum und föhrne Planken ausgenommen, für Contrebande[1]).

Die Zufuhr von Schiffsausrüstungsgegenständen in Kriegszeiten ist fast von allen Nationen verboten. Hautefeuille steht wohl allein mit seiner Ansicht da, wenn er diese Gegenstände deshalb nicht zur Kriegscontrebande rechnen will, weil, wie er ausführt, erst eine Umwandelung und Bearbeitung dieser Artikel vorgenommen werden müßte, um sie den Kriegführenden zum direkten Gebrauch zugänglich zu machen:

„Il est en effet évident que les bois de construction, le fer brut, le cuivre en feuilles, le chanvre, les toiles à voiles ne sont pas propres à l'attaque ou à la défense, qu'ils ne peuvent en aucun cas servir à faire une blessure à l'ennemi ni être employés contre lui comme moyen direct de nuire. Les matériaux propres à la construction, au radoub et à l'armement des vaisseaux, et ici le mot armement est pris dans un sens maritime, ne réunissent donc pas les caractères constitutifs de la contrebande . . . .

Je puis donc conclure que d'après le droit des gens primitif ils ne peuvent être compris parmi les objets prohibés[2])."

Über Kohlen gingen die Ansichten in der Praxis auseinander. Frankreich und Italien erklärten im Jahre 1859 Kohlen als keine Contrebande. Auch im Kriege 1870-71 behandelte Frankreich diesen Artikel nicht als Contrebande. Dagegen sind England und Amerika entgegengesetzter Meinung gewesen. Im Jahre 1854 gab die englische Admiralität eine Erklärung in dem Sinne ab, daß Kohlen für Kriegszwecke bestimmt, als Kriegscontrebande anzusehen seien. Zu Anfang des deutsch-französischen Krieges 1870 erließ die englische Regierung, wenn sie auch Kohlen nicht direkt als absolute Contrebande anerkennen wollte, ein Verbot der Zufuhr von Kohlen an alle in der Nordsee zwecks feindlicher Unternehmungen sich aufhaltenden Kriegsschiffe.

Es ist erklärlich, daß Staaten, deren Länder nur mit einer beschränkten Selbstproduktion von Kohlen zu rechnen

---

[1]) Sammlung von Entscheid. der Londoner u. Pariser Prisengerichte, Altona 1802, Fall „Endraught" S. 53 ff., Fall „Einigheden" S. 91 ff.

[2]) Hautefeuille, De droits et de Devoirs des Nations t. II, pp. 134 à 136.

haben und daher hauptsächlich auf den Import angewiesen sind, sich weigern, Kohlen in den Listen der Contrebandeartikel zu führen. Frankreich und Rußland sind heutzutage wohl noch heftige Gegner der Ansicht, daß Kohlen zur Contrebande zu rechnen sind, Rußland ging im Jahre 1884 anläßlich der westafrikanischen Konferenz sogar so weit, zu erklären, daß es in nichts einwilligen könnte, wenn in den Bestimmungen über Contrebande der Kohle dieser Charakter zuerkannt würde.

Im Jahre 1885 wies die englische Regierung infolge eingetretener politischer Komplikationen die Gouverneure ihrer asiatischen Kolonien an, den französischen Schiffen die Einnahme von Kohlen in englischen Kolonialhäfen zu verbieten[1]).

Bluntschli erwähnt Kohlen als „zufällige" Contrebande. „Die Ladung darf nicht konfisziert werden, weil keine Schuld „dazu berechtigt, aber ihre Verwendung zu Gunsten des „Feindes darf gehindert werden, weil das Bedürfnis der „Kriegsführung es erfordert" [2]).

Bei Loccenius[3]), einem Rechtsgelehrten des 17. Jahrhunderts, finden wir die Ansicht ausgesprochen, daß Lebensmittel und Proviant zu den verbotenen Zufuhrwaren zu rechnen seien.

Sein Nachfolger Heineccius[4]), ein Zeitgenosse des berühmten Bynkershoek zu Anfang des 18. Jahrhunderts, vertritt diese barbarische Anschauung. Er präzisiert diese Artikel noch näher und will als Contrebande Korn, Salz, Wein, Öl, sowie alle Schiffsproviantartikel betrachtet wissen.

Bei Vattel[5]) tritt uns eine ähnliche, doch in weit mildere Form gekleidete Anschauung entgegen. Dieser Autor betrachtet allerdings Lebensmittel als verbotene Zufuhrware, doch nur „en certaines occasions, où l'on espère de réduire l'ennemi par la faim".

[1]) Instructions to Governors of Eastern Colonies, Parl. Corr. 1885, France I, p. 28.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 806, 1.

[3]) Loccenius, De Jure Maritimo, Lib. I, cap. 4.

[4]) Heineccii Opera, Exercitatio 8, de navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis, cap. I, § 14.

[5]) Vattel, Le Droit des Gens, Liv. III, chap. VII, § 112.

Der französische Publizist Ortolan dagegen bekämpft diese Anschauung energisch und will sämtliche Lebensmittel nicht als Contrebande anerkennen, sofern sie nicht einem blockierten Hafen zugeführt werden („les vivres et tous les objets de première nécessité ne peuvent en aucun cas et pour quelque motif que ce soit, être rangés dans la contrebande de guerre, saufs les résultant du blocus“) [1]).

Die Marineordonnanz Ludwigs XIV. von 1681 trägt ausdrücklich die Bestimmung, daß alle Artikel, die zum Lebensunterhalt dienen, als frei und zur Mitführung erlaubt sind, sofern sie nicht einem belagerten oder blockierten Hafenplatze zugeführt werden [2]).

Der Artikel 13 des Pyrenäenvertrages vom 7. November 1659 enthielt schon eine gleiche Bestimmung und erklärt für frei „toutes les denrées et particulièrement les vivres et toutes les provisions alimentaires“.

Die Amerikaner unterstützten diese Ansicht im 18. Jahrhundert, indem sie erklärten, „that Corn, flour and meal being the produce of soil and labour of the country were not contraband of war, unless carried to a place actually invested“.

Diese Bestimmungen sollten die Absichten der Engländer vereiteln, die im französisch-englischen Revolutionskriege von 1793 darauf hinausliefen, die französischen Hafenplätze auszuhungern. England versuchte in diesem Kriege, den von Frankreich ausgehenden Kornhandel zu verhindern, stieß aber aber auf energischen Widerstand bei den neutralen Staaten, die sich zu der berechtigten Erklärung veranlaßt sahen, daß die Ernährung des Menschen ein wesentlich friedliches Geschäft sei, und daher England ein Recht, die Zufuhr von Lebensmitteln — ausgenommen nach blockierten Häfen — zu verbieten, nicht beanspruchen könnte.

Schon in früheren Zeiten übte England eine grausame Praxis. Im 16. Jahrhundert verbot die Königin Elisabeth die Zufuhr von Lebensmitteln nach Spanien und beschlagnahmte mehrere Schiffe der Hansa, die mit Kornladungen nach Spanien unterwegs waren.

---

[1]) Ortolan, Règles intern. et Diplomatie de la Mer, Liv. III, chap. VI, p. 179.

[2]) Valin, Traité des Prises, chap. V, sect. 6, p. 68, 5.

Die neuere Praxis hat an der Ansicht festgehalten, daß Lebensmittel nur dann als Kriegscontrebande angesehen werden dürfen, wenn sie unmittelbar einer feindlichen Streitmacht zugeführt werden.

Zu Beginn des nordamerikanischen Bürgerkrieges erließen die englische, französische und spanische Regierung Erklärungen, welche ein Verbot der Zufuhr von Lebensmitteln, Kriegsmunition und Waffen an die kriegführenden Parteien enthielten. Die Übertretung dieser Vorschriften galt als Neutralitätsbruch.

Im Fall „Jonghe Margaretha" entschied Sir William Scott, daß Lebensmittel — in diesem Falle handelte es sich um eine Ladung holländischen Käse —, welche nach einem Hafen, wie Brest, wo die Flotte der Kriegführenden ausgerüstet und verproviantiert wurde, ... , als Contrebande betrachtet werden müßten.

Als im chinesischen Kriege von 1884—85 Frankreich den Reis als Kriegscontrebande erklärte und am 20. Februar 1885 Waddington an Lord Granville schrieb:

> „Les conditions dans lesquelles se poursuit actuellement la guerre avec la Chine ont déterminé le gouvernement de la République d'user du droit qui lui appartient de considérer et de traiter le riz comme contrebande de guerre"

bestritt der Minister Lord Granville mit Recht in seiner Antwort vom 27. Februar die Berechtigung dieser Maßregel.

Baumwolle galt im nordamerikanischen Bürgerkriege als Contrebande. Es heißt hierüber in einer Note des Sekretärs Bayard an Señor Muruaga vom 28. Juni 1886:

> „Cotton, in fact, was to the Confederacy as much munitions of war as powder and ball, for it furnished the chief means of obtaining these indispensables of warfare[1]."

Geld ist wohl in einigen Verträgen zwischen England und Schweden als Contrebande aufgeführt worden, auch Bluntschli will diesen Artikel in gewissen Fällen als zufällige Contrebande gelten lassen, doch hat sich die von jeher überwiegende Ansicht Bahn gebrochen und ist auch ausnahmslos in allen Verträgen der modernen Praxis zum Ausdruck gelangt,

[1]) Snow, Intern. Law, chap. X, Sect. 61, p. 139.

daß Geld wie Lebensmittel zu behandeln ist und daher nicht als Contrebande betrachtet werden kann. Es hätte auch, meint Geffcken[1]) sehr treffend, angesichts des modernen Bankwesens keinen Zweck, die Neutralen an einer Unterstützung der Kriegführenden mit Geld hindern zu wollen. Eine solche Maßregel wäre ebenso undurchführbar wie ein etwa für die Neutralen erlassenes Verbot, sich bei einer Anleihe der Kriegführenden zu beteiligen.

Der Vertrag von 1786 zwischen Großbritannien und Frankreich schließt ausdrücklich Gold, Silber, bares Geld, sowie alle anderen Metalle aus der Reihe der Contrebandeartikel aus.

Bei v. Liszt finden wir die gleiche Ansicht vertreten, daß „Bargeld und Wertpapiere niemals unter den Begriff der Contrebande fallen, auch wenn sie unmittelbar den Truppen zugeführt werden und zu deren Löhnung dienen sollen“[2]).

Pferde sowie alle Ausrüstungsgegenstände für Pferde werden im Pyrenäenvertrag neben Kriegsmunition und Waffen in der Reihe der Contrebandeartikel verzeichnet.

Nach der französischen Marineordonnanz von 1681 gehören „cheveaux et équipages qui seront transportés pour les services de nos ennemis“ zur Contrebande.

Das Verbot, welches in früheren Zeiten während eines Krieges auf dem Handel von Lasttieren und Zugvieh ruhte, bezog sich ursprünglich auf Pferde, die man nicht allein zur Ausrüstung der Kavallerie und Artillerie, sondern auch zum Transport von Proviant und Lazaretgegenständen verwandte. Nachdem man aber die weit wertvolleren Dienste erkannt hat, welche speziell in letzterer Beziehung Esel und Maultiere einem Truppenkörper zu leisten vermögen, darf dieses Verbot auf Rechtmäßigkeit keinen Anspruch mehr haben. Hautefeuille[3]) unterstützt denn auch diese Ansicht, daß man nicht solche Tiere als Kriegscontrebande betrachten könne, die zum Transport von Waren dienten.

Holland hat im 17. Jahrhundert in verschiedenen Ver-

[1]) Heffter-Geffcken, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, § 160, Anmerk. 9.

[2]) v. Liszt, Völkerrecht (Berlin 1898), IV. Buch, § 43, S. 245,

[3]) Hautefeuille, De Droits et De Devoirs des Nations, t. II, pp. 154 à 157.

trägen mit England, Schweden und Spanien Pferde als Contrebande bezeichnet und in einem späteren Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 8. Oktober 1782 in Artikel XXIV neben anderen verbotenen Zufuhrwaren auch Pferde, Sättel und Ausrüstungsgegenstände für Pferde aufgeführt.

In den Verträgen zwischen den Vereinigten Staaten und den südamerikanischen Republiken werden Kavalleriepferde als Contrebandeartikel aufgeführt.

In den Verträgen der Vereinigten Staaten mit Frankreich (1800) und Italien (1871) sind Pferde aus der Reihe der aufgeführten Contrebandeartikel ausgeschieden; dagegen werden Sättel und Halfter in der Liste der übrigen verbotenen Zufuhrwaren erwähnt.

Das preußische Prisenreglement verwirft in § 8 die Ansicht, Pferde für Contrebande zu erklären, doch muß dies als völlig unbegründet erscheinen. Pferde sind stets einer der wichtigsten Faktoren im Kriege gewesen. Wie wichtig es für die Kriegführenden ist, zur Stärkung oder Neubildung ihrer Kavallerie- und Artillerietruppen ihr Pferdematerial fortwährend zu ergänzen, das hat jeder Krieg, in letzter Zeit noch der südafrikanische Krieg, gelehrt. Ohne genügendes Pferdematerial ist der kriegführenden Partei der Weg zur Ausübung ihrer wichtigsten Operationen abgeschnitten.

Dasselbe muß heutzutage von den Fahrrädern gelten.

Seit Verdrängung des Hochrades durch das moderne Niederrad hat die Fahrradindustrie einen gewaltigen Aufschwung genommen. Die Vollkommenheit und schnelle Fahrleistung des jetzigen Fahrrades haben dasselbe zu einem Beförderungsmittel werden lassen, das in den letzten Jahren mit großem Erfolg zu militärischen Zwecken verwendet werden konnte. Viele europäische Staaten, in erster Linie Deutschland und Österreich-Ungarn, haben sich Radfahrerkompagnien ausgebildet, die in den letzten Manövern im Aufklärungs- und Meldedienst als wertvolle Neuerung hervortraten.

Eine direkte Zufuhr von Fahrrädern oder Automobilen in größeren Mengen nach einem kriegführenden Staate ist zwar keine so wesentliche Unterstützung wie ein großer Pferdeimport, immerhin aber beachtenswert genug, um dem Gegner

im eigenen Interesse eine Verhinderung der Einfuhr anheimstellen zu müssen.

Der Transport von feindlichen Truppenteilen ist eine feindliche Tat und eine nicht geringere Unterstützung der Kriegführenden als die Zufuhr von Waffen und Kriegsmunition. Das preußische Landrecht warnt daher die Führer neutraler Schiffe, Land- oder Seeoffiziere und Soldaten der kriegführenden Mächte an Bord zu nehmen. Von der Besatzung des neutralen Schiffes soll höchstens nur der dritte Teil der Nationalität der Kriegführenden angehören.

Der Franzose Ortolan erachtet einen für die Kriegführenden bestimmten Truppentransport für weit schwerwiegender, als eine Zufuhr irgend welcher Kriegscontrebandeartikel; denn, so führt er treffend aus, „ce dernier peut, en quelque sorte, „n'être considéré que comme un acte purement commercial, „dont l'auteur n'est pas tenu, on pourrait dire, de prévoir les „résultats, l'autre est un acte décidément hostile, sur la portée „duquel il n'est plus permis de se méprendre. Le navire „neutre qui transporte des gens de guerre pour le compte „d'un état belligérant se met évidemment au service de cet „état; il perd, dès lors, entièrement son caractère de neutre, „et le belligérant opposé est en droit de le traiter tout à fait „en ennemi [1]).“

Auch bei Bluntschli[2]) und Perels[3]) begegnen wir einer abweichenden Anschauung.

Die Anzahl der feindlichen Mannschaften, die Größe des Truppentransports kann nicht bestimmend sein für eine feindliche Unterstützung.

„Es mag zweifelhaft sein“, so heißt es in einem Urteil des englischen Richters William Scott über den „Carolina“-Fall, „was die Zahl der Militärpersonen ist, deren Beförderung das neutrale Schiff der Strafe der Konfiskation unterwirft, aber in Wahrheit ist die Zahl allein ein unbedeutender Umstand unter den Gründen, worauf dieser Rechtssatz beruht, da wenige Personen von hoher Stellung und Charakter wichtiger sein können,

[1]) Ortolan, Règles intern. et Diplomatie de la Mer, Liv. III, chap. VI, p. 210.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, § 815.

[3]) Perels, Das intern. öffentl. Seerecht der Gegenwart, § 47, I.

als eine viel größere Anzahl von Personen niederer Stellung; einen General auszusenden kann ein verderblicherer Akt sein, als die Beförderuug eines ganzen Regiments". („To carry a veteran general, under same circumstances, might be a much more noxious act than the conveyance of a whole regiment".[1])

Vom völkerrechtlichen Standpunkt aus liegt eine Ungerechtigkeit in einem Urteil des Hongkonger Prisengerichts, welches 1855 das Bremer Schiff „Greta" verurteilte, weil es auf der Fahrt von dem japanischen Hafen Hada nach dem russischen Hafen Ayen 400 Russen, Offiziere und Mannschaften, welche Schiffbruch gelitten hatten, aufgenommen hatte. Die Einrede, daß es sich um den Transport von Schiffbrüchigen gehandelt habe und also Humanitätsrücksichten in Betracht kämen, wurde, abgesehen von sonstigen Bedenken, einfach dadurch zurückgewiesen, daß für solche Beförderung eine Vergütung von 1500 £ und 2000 $ in der Chartepartie ausbedungen sei[2]).

Das Recht der Festnahme kann sich nur auf feindliche Militärpersonen, auf zum Kriege ausgerüstete Truppenteile, auf aktive Offiziere und Soldaten der kriegführenden Parteien erstrecken.

Es bedarf wohl keiner Begründung, daß solche Personen, die sich nur mit der Absicht eingeschifft haben, sich im Feindeslande zu Kriegszwecken anwerben zu lassen, nicht als Gegenstand der Kriegscontrebande zu betrachten sind.

Die Absicht begründet noch nicht die Tat.

Eine direkte Beziehung zur Kriegführung besteht absolut nicht, eine indirekte steht in Frage und ist von der Zukunft und der Entschließung der Kriegführenden abhängig. Und wie solchen Personen eine friedliche Eigenschaft zuzuschreiben ist, so ist die Auswanderung als friedliche Tat zu betrachten.

Diese Anschauung findet sich in vielen neueren Verträgen ausgesprochen.

In den französischen Verträgen von 1858 heißt es in gleichem Sinne:

[1]) Wheaton, International Law, Part. IV, chap. III, § 502, p. 580.

[2]) Soetbeer, Sammlung offiz. Akt. i. Bez. auf Schiff. u. Handel in Kriegszeiten, II. Band, No. 182, S. 16 (Hamburg 1856).

„Il est également convenu que la liberté du pavillon „s'étend aux individus, qui seraient trouvés à bord des bâti„ments neutres, à moins qu'ils ne soient militaires et alors „engagés au service de l'ennemi."

Der Beförderung von Depeschen durch neutrale Schiffe während der Kriegszeit ist nur in wenigen Verträgen Erwähnung getan worden.

Nähere Bestimmungen aber, inwieweit sich ein Schiff, welches Depeschen befördert, einer verbotswidrigen Handlung schuldig macht, gehen aus keinem Vertrage hervor.

Im Krimkriege 1854 wurden die Neutralen durch England und Frankreich gewarnt, Kriegsdepeschen zu befördern.

Phillimore zieht die für die Kriegführenden eintretenden schweren Folgen eines Depeschenverkehrs auf neutralen Schiffen im Kriege in Betracht, indem er sich äußert:

„The mischievous consequences of such a service cannot „be estimated and extend far beyond the effect of any con„traband that can be conveyed, for it is manifest, that by the „carriage of such despatches the most important operations „of a belligerent may be forwarded or obstructed. In general „cases of contraband, the quantity of the article carried may „be material circumstance, but the smallest despatch may suf„fice to turn the fortunes of war in favour of a particular „belligerent [1])."

Positive Stellung zu dieser Frage nimmt der englische Richter Scott, der im Jahre 1808 das bremer Schiff „Atalanta" verurteilte, weil es Kriegsdepeschen von dem französischen Gouverneur von Isle de France an den französischen Marineminister zu befördern übernommen hatte. Durch die Auslieferung von Kriegsdepeschen allein, so besagt das Urteil, kann man den ganzen Feldzugsplan enthüllen und so alle Pläne des kriegführenden Gegners vereiteln.

„It is true, as it has been said, that one ball might take „off a Charles the XII th, and might produce the most dis„astrous effects in a campaign [2])."

Wenn man in der Praxis allgemein die Überzeugung ge-

[1]) Phillimore, International Law, III, § 271.

[2]) Wheaton, International Law, Part. IV, chap. III, § 503, p. 580.

wonnen hat, daß die Beförderung von Kriegscontrebandeartikeln nur in größeren Mengen den kriegführenden Gegner verletzen kann, so kann man dies umsoweniger aber von der Beförderung von Depeschenmaterial behaupten. Man kann nicht etwa eine Depesche oder einen Brief auf den Inhalt hin so bearbeiten, daß diesen Schriftstücken vollkommen die Eigenschaft der großen Wichtigkeit für den kriegführenden Gegner genommen wird. Die Übersendung von Depeschen durch Neutrale ist eben ein Dienst, der, in welchem Umfange er auch betrieben wird, als einer der feindseligsten betrachtet werden muß. Und die Unterstützung, die man auf diese Weise der einen kriegführenden Partei leistet, ist unter allen Umständen größer, als das Mitführen von Contrebande.

Es erscheint daher als absolute Notwendigkeit und Gerechtigkeit, wenn die eine kriegführende Partei, welcher der Schaden zugefügt wird, zu einem anderen Mittel ihre Zuflucht nimmt und diese Art von betrügerischer Unterstützung mit einer anderen Strafe ahndet, als mit der in gewöhnlichen Fällen über Contrebande verhängten. Robinson erblickte in dem „Atalanta"-Fall eine betrügerische Absicht der Neutralen, die zu Gunsten der einen kriegführenden Partei ausgeübt wird, und hält das unerlaubte Mitführen von Kriegsdepeschenmaterial für weitaus belastender für die Neutralen, als den Transport aller anderen verbotenen Waren.

Calvo[1]) hebt auch die Beförderung von Depeschen an den Feind als unerlaubte Handlung der Neutralen hervor. Er will aber eine Konfiskation des Schiffes nur anerkennen, wenn sich aus dem Inhalte der vorgefundenen Depeschen tatsächlich ergibt, daß dieselben auf den Krieg Bezug haben, und wenn festgestellt werden kann, daß das angehaltene Schiff vorwiegend für die Beförderung derselben gechartert wurde.

Bei einem Transport von Kriegsdepeschen tritt der Tatbestand in den Vordergrund, daß das Schiff sich in den Dienst des Gegners gestellt hat, indem es als Beförderer von wichtigem Depeschenmaterial den Kriegführenden vorteilhafte Dienste leistet. Es muß daher auch über jedes Schiff, welches sich einer

[1]) Calvo, Droit internat. Liv. IV, § 2523, I, p. 68 (vol. IV).

solchen verbotswidrigen Handlung schuldig macht, die härteste aller Strafen, die Beschlagnahme des Schiffes, verhängt werden.

Eine Beförderung diplomatischer Depeschen kann dagegen diesen Bestimmungen nicht unterworfen werden.

Dies besagt ein anderes Urteil des bereits genannten englischen Richters Scott. Er sprach im Jahre 1808 das nordamerikanische Schiff „Carolina“ frei, das diplomatische Depeschen des französischen Gesandten in den Vereinigten Staaten an die französische Regierung an Bord hatte. Diplomatische Depeschen gehen von Personen aus, denen man den besonderen Vorzug des allgemeinen Schutzes gewährt und die in dem neutralen Lande zu dem Zwecke leben, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen diesem Staate und ihrer eigenen Regierung wach zu halten. Ein Krieg darf solchen Beziehungen keinen Abbruch tun. Solche Depeschen müssen als frei erklärt werden.

Das neutrale Land kann mit Recht verlangen, daß es an der Aufrechterhaltung guter Beziehungen zu den Kriegführenden durch keinen unberechtigten Eingriff gehindert wird. Calvo vertritt diesen richtigen Standpunkt mit der gleichen Begründung, daß „les intérêts et les droits des neutres exigent que leurs relations diplomatiques et consulaires avec les belligérants ne soient interrompues ni altérées par la guerre“ [1]).

Dieselbe Ansicht hat sich über den internationalen Briefverkehr herangebildet. In den Postkonventionen der meisten Seemächte sind Bestimmungen niedergelegt, welche Briefe bei Ausbruch eines Krieges für frei erklären. Die erste Bestimmung dieser Art findet sich, unseres Wissens, in dem Postvertrage zwischen Frankreich und England, der von diesen beiden Mächten bei Gelegenheit der Einrichtung eines regelmäßigen Postdampferverkehrs zwischen Calais und Dover geschlossen wurde. Artikel 13 dieses Übereinkommens lautet:

„En cas de guerre entre les deux nations les paquebots-poste des deux offices continueront leur navigation sans obstacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de

[1]) Calvo, Droit internat., Liv. IV, § 2523, 2, p. 68 (vol. IV).

leur service faite par l'un des deux gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sans protection spéciale dans leur ports respectifs[1]).“

Die drahtlose Telegraphie wird in den kommenden Kriegen eine wesentliche Rolle spielen. Im Jahre 1899 lieferten die mit dem Marconischen System während der englischen Flottenmanöver angestellten Versuche einen Beweis, welchen bedeutenden Fortschritt die Übermittelung von Nachrichten durch diese neue Erfindung zu verzeichnen hat. Es ist keine Frage, daß im nächsten Kriege dieser neue, immer mehr an Zuverlässigkeit gewinnende Depeschenverkehr für die Kriegführenden von hoher Bedeutung werden wird. Isolatoren, Induktoren, Bronzedrähte, sowie alle Installationsmittel für drahtlose Telegraphie sind zweifellos, wenn sich ihre feindliche Bestimmung ergibt, Contrebande.

Dasselbe müssen wir von vorgefundenen Luftballons behaupten, die den Kriegführenden im Meldedienst und namentlich in der Erkundung des Geländes von großem Vorteil sein können.

Es ist in vorstehendem unsere Aufgabe gewesen, darzulegen, daß allgemein geltende Grundsätze über den Begriff Contrebande nicht geschaffen worden sind.

Wohl hat man seit Bynkershoeks Zeiten die frühere Grotiussche Theorie der „res ancipitis usus“ als unhaltbar verworfen und der sich von ersterem ausgesprochenen Ansicht angeschlossen, daß nur unmittelbar zu Kriegszwecken verwendbare Gegenstände als Contrebande betrachtet werden sollen.

Dieser für den Begriff „Contrebande“ grundlegende Gedanke kommt denn auch in der Doktrin und in den völkerrechtlichen Verträgen überall zu Tage.

In neuester Zeit finden wir diese Rechtsanschauung in einem von Professor von Bar (Göttingen) in der „Nation“ veröffentlichten Artikel bestärkt.

[1]) Calvo, Droit international, Liv. IV, § 2531, 1, p. 71 (vol. IV)

Die Praxis hat aber gelehrt, daß eine von allen Nationen anerkannte, einheitliche Festlegung solcher Gegenstände, welche unmittelbar Kriegszwecken dienen, nicht geschaffen worden ist und daher Grenzen für den Umfang der Kriegscontrebande nicht gezogen werden konnten.

Die Pariser Seerechtsdeklaration hat die Zufuhr von Contrebande untersagt, doch, wie schon betont, auf eine Normierung verzichtet; ob dies aus politischen Gründen geschah oder in der Erkenntnis, daß eine allgemeine und für alle Zeit gültige Begriffsfestlegung sich nicht schaffen lasse, mag dahingestellt bleiben.

Die Kongoakte vom 26. Februar 1885 begnügt sich mit einem allgemeinen Hinweis auf das Völkerrecht. Artikel 25 sagt in Absatz 3: „Dieser Grundsatz (der Handelsfreiheit) erleidet eine Ausnahme nur bezüglich der Beförderung von Gegenständen, welche für einen Kriegführenden bestimmt und nach dem Völkerrecht als Kriegscontrebande anzusehen sind[1])“ (ebenso Art. 33 Abs. 4).

Es hat sich denn auch bei dem fühlbaren Mangel einer Normierung des Begriffs Contrebande in der Völkerrechtspraxis der neuesten Zeit herausgestellt, daß sich die kriegführenden Nationen in einem jeden Seekriege nicht gescheut haben, eine schrankenlose Opportunitätspolitik zu treiben. Die Bestimmung des Umfanges der Contrebandeartikel war stets ihren jeweiligen Interessen unterworfen gewesen. Der Willkür der Kriegführenden waren in dieser Hinsicht keine Schranken gesetzt.

Das im Jahre 1866 von Godfrey Lushington herausgegebene „Manual of Naval Prize Law“[2]) präzisiert in dem zehnten, „Contraband Goods“ überschriebenen Kapitel alle einzelnen Gegenstände, die unter den Begriff Kriegscontrebande zu stellen sind.

In dem Vorwort dieses Handbuches heißt es: „This book „is designed for the use of Officers of Her Majesty's Navy in

[1]) Vergl. v. Liszt, Völkerrecht (Berlin 1902), IV. Buch, § 42, IV, S. 335 bis 336.

[2]) Godfrey Lushington, A Manual of Naval Prize Law (London 1866) Chapt. X, Art. 166—172.

„time of war. The Commander of a belligerent Cruiser often „finds himself in a perplexity in dealing with a Suspected „Vessel. . . . . There is his duty to prosecute the war to the „uttermost against the Enemy and the aiders and abettors of „the Enemy. . . . . A false step may cost him something of „both fortune and professional position; nay, may even involve „his Country in a dispute with another Power. In such an „emergency an officer would welcome a Book which directed „him briefly and clearly, what to do, what not to do.“

Im Jahre 1888 wurde diese erste Ausgabe durch eine neue ersetzt, deren Titelblatt den ausdrücklichen Vermerk trug: „Issued by authority of the Lords Commissioners of the Admiralty“. Es kann kein Zweifel bestehen, daß diese Aufschrift dem Buche den offiziellen Charakter verleiht, doch werden wir weiter unten nachzuweisen Gelegenheit nehmen, daß die britische Regierung neuerdings diese Eigenschaft dem Buche abgesprochen hat.

Man sollte ferner annehmen, daß dieser Leitfaden den Befehlshabern englischer Kriegsschiffe Maßnahmen vorschreibt, die im Seekriege bei der Begegnung neutraler, sich der Führung von Contrebande verdächtig machender Schiffe befolgt werden sollen.

Dem scheint aber nicht so.

Der südafrikanische Krieg hat in der neueren Zeit gezeigt, daß die britische Nation nach wie vor von dem Gedanken einer Opportunitätspolitik geleitet wird.

Ein schlagendes Beispiel für einen Eingriff in die Rechte friedlicher Handeltreibender liefert uns die am 29. Dezember 1899, 4. resp. 6. Januar 1900 durch englische Kriegsschiffe erfolgte Aufbringung der deutschen Postdampfer „Bundesrat“, „General“ und „Herzog“.

Dieses völkerrechtswidrige Vorgehen der Engländer, welches von aller Welt der schärfsten Verurteilung unterzogen wurde, charakterisiert von neuem die Rigorosität und Rücksichtslosigkeit, welche diese Nation bei der Deutung und Handhabung der grundlegenden Völkerrechtssätze seit jeher befolgt hat.

Eine nähere Würdigung dieser Vorgänge behalten wir uns für den zweiten Teil dieser Abhandlung vor.

Der Begriff „Contrebande“ hat, wie uns die vorangehenden Ausführungen erkennen lassen, seit jeher an einer ihm anhaftenden starken Elastizität gekrankt, die nur durch einheitliche und allgemein anerkannte Grundsätze, welche das Ergebnis einer internationalen Seerechtskonferenz bilden müßten, gehoben werden könnte.

Noch besteht hier eine große Lücke im Seerecht, die es allen seefahrenden Nationen in ihrem eigenen Interesse zur Pflicht macht, sie auszufüllen und für alle Zeit Klarheit auf diesem Gebiet zu schaffen.

Zweiter Teil.

Stellung der Kriegführenden gegenüber der Kriegscontrebande.

Die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 bezeichnet einen großen Fortschritt im Seerecht zu Gunsten der Neutralen.

Wir haben gesehen, daß sie den bisherigen Grundsatz „die neutrale Flagge deckt die Ladung" aufgenommen und dahin erweitert hat, daß, mit Ausnahme von Kriegscontrebande, die feindliche Ladung auf neutralen Schiffen (Art. 2. Le pavillon neutre couvre, la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre), andrerseits die neutrale Ladung auf feindlichen Schiffen, mit Ausnahme von Kriegscontrebande. (Art. 3. La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi) geschützt sein soll.

Durch diese Bestimmungen, welche fast alle Staaten sanktionierten, wurden die weitgehenden Rechte der Kriegführenden beschnitten.

Der neutrale Handel ist jedoch nicht gänzlich von den Einflüssen des Seekrieges befreit worden.

Neutrale Flagge deckt nicht Kriegscontrebande.

Was ist neutrale Flagge? Neutrale Flagge ist die Flagge jedes Staates, der nicht Kriegspartei ist.

Wir haben im ersten Teil den Beweis erbracht, daß der Begriff Kriegscontrebande unbestimmt und Dehnungen unterworfen ist. Alle Gegenstände, deren Zufuhr „den Gegner kräftigen" kann, für Contrebande zu erklären, geht offenbar zu weit. Es gibt bei der modernen Entwickelung der Kriegsmittel kaum noch einen Rohstoff, den die vorgeschrittene

Technik nicht für Kriegszwecke verwerten könnte. Daher kann die Ware an sich nicht allein zur Festlegung des Begriffes Contrebande in Betracht kommen. Als weiterer Anhaltspunkt muß vielmehr die Bestimmung der Ladung herangezogen werden, aus der sich ergibt, ob die Ware als Contrebande zu betrachten ist oder nicht.

Anhaltungsrecht
(droit d'arrêt, right of stoppage).

In Friedenszeiten hat kein Kriegsschiff das Recht, irgend ein anderes Schiff anzuhalten, es sei denn, daß dieses unter Verdacht der Seeräuberei segelt. Im Kriege dagegen muß dem einer kriegführenden Partei dienenden Kriegsfahrzeuge ein solches Recht zustehen, und zwar aus dem Grunde, weil jedes unter neutraler Flagge segelnde Handelsschiff als der Mitführung von Kriegscontrebande verdächtig angesehen werden kann.

Ohne diese Maßnahme würden die Kriegführenden ja niemals das ihnen in der Pariser Deklaration zugestandene Recht der Beschlagnahme der Contrebande ausüben können.

Die Schriftsteller gehen denn auch in dieser Frage dahin einig, daß sie im Anhaltungsrecht (droit d'arrêt, right of stoppage) ein dem Kriegführenden notwendiges und ihm nicht abzuerkennendes Hilfsmittel erblicken.

Über die Ausübung des Anhaltungsrechtes ist kurz zu erwähnen:

Die Aufforderung des die Kriegsflagge zeigenden, im Dienste der kriegführenden Partei segelnden Schiffes erfolgt durch Anrufen oder durch einen vom Kriegsschiff abgegebenen blinden Schuß (coup de semonce, coup d'assurance) — nach neueren Bestimmungen auch durch Flaggensignale — als Zeichen zum Anhalten. Das neutrale Schiff hat diesem Befehl Folge zu geben, sofort seinen Cours zu unterbrechen, beizudrehen und seine Flagge zu zeigen. Die Nichtachtung dieser Aufforderung gibt dem Kriegsschiffe das Recht der Verfolgung, der Aufbringung sowie der Beschlagnahme des neutralen Schiffes. Das Anhaltungsrecht soll dem kriegführenden Schiffe zunächst die Feststellung verschaffen, daß das angehaltene Schiff ein neutrales ist, sein Kapitän und seine Besatzung einem neutralen Staate angehören und daß es der anderen kriegführenden Partei keine Contrebande zuführt.

Aufsuchungs- oder Visitationsrecht
(droit de visite, right of visit).

Als unmittelbare Rechtsfolge des Anhaltungsrechtes hat sich das Visitationsrecht (droit de visite, right of visit) herangebildet und ist aus dem gleichen Grunde auch allgemein anerkannt worden[1]).

Vattel erläutert dieses Recht mit den einfachen Worten: „On ne peut empêcher le transport des effets de contrebande „si l'on ne visite pas les vaisseaux neutres que l'on rencontre „en mer. On est donc en droit de les visiter“[2]).

Jedes Schiff wird als wandernder Gebietsteil des Staates angesehen, unter dessen Flagge es segelt. Und man sollte doch mit Berücksichtigung dieses allgemein anerkannten völkerrechtlichen Lehrsatzes annehmen, daß das Betreten eines neutralen Schiffes seitens der Kriegführenden verboten sein müßte.

Die Doktrin in ihrer heutigen Entwickelung lehrt aber ein anderes.

Jedes Schiff kann unter einer gehißten neutralen Flagge den feindlichen Charakter, den es tatsächlich trägt, verbergen. Die neutrale Flagge bietet somit den Kriegführenden keine absolute Sicherheit für den wahren Charakter des Schiffes.

Im Seekriege trägt eben jedes Schiff, unter welcher Flagge es auch segelt, so lange den Anschein einer feindlichen Bestimmung, bis der Gegenbeweis geliefert ist. Ein solcher kann aber nur durch den Ausweis der Schiffspapiere erbracht werden. Aus diesen muß sich ergeben, ob das angehaltene Schiff ein Recht auf Führung der neutralen Flagge hatte, oder ob das Hissen derselben auf absichtlicher Täuschung beruhte und die Führung von Kriegscontrebande zwecks Unterstützung des Gegners der anhaltenden Partei vorgesehen war.

Das Visitationsrecht ist wohl als scharfer Eingriff in die Rechte der Neutralen zu betrachten, doch liegt es in der Natur der Sache, die Kriegführenden mit dieser anscheinend weitgehenden Machtbefugnis auszustatten, um ihnen die Möglichkeit

[1]) Duboc, Le droit de visite et la guerre de course (Paris 1902); vergl. Deutsche Juristen-Zeitung, VI. Jahrgang No. 24 (Berlin 1901).

[2]) Vattel, Le droit des gens, liv. III, chap. VII, § 114, pag. 151 — 52.

der Ausübung des ihnen zustehenden Rechtes zu geben, jegliche seitens der Neutralen versuchte Unterstützung der gegnerischen Partei zu verhindern.

Der alte Völkerrechtslehrer Bynkershoek[1]) betrachtete das Visitationsrecht als ein wesentliches Recht, vermöge dessen sich die Kriegführenden nicht nur aus der gehißten Flagge des Schiffes, die den wahren Charakter desselben betrügerischerweise verbergen kann, sondern auch aus den an Bord befindlichen Papieren entnehmen sollen, ob das Schiff tatsächlich ein neutrales ist.

Der bekannte englische Richter William Scott begründet in einem Prisengerichtsurteile das Bestehen dieses Rechtes damit, daß man sich über die Nationalität des Schiffes sowie über die Bestimmung seiner Ladung nicht eher vergewissern kann, bis man das neutrale Schiff aufgesucht hat. „This right", so fährt er in seiner Begründung fort, „is so clear in principle, that no man can deny it who admits the right of maritime capture; because if you are not at liberty to ascertain by sufficient inquiry whether there is property that can legally be captured, it is impossible to capture. Even those who contend for the inadmissible rule that „free ships make free goods", must admit the exercise of this right at least for the purpose of ascertaining whether the ships are free ships or not".

Die meisten europäischen Staatsverträge lassen nun dieselbe Ansicht insofern erkennen, als sie das Aufsuchungsrecht als ein bereits bestehendes betrachten und sich nur mit der Ausübung dieses Rechtes beschäftigen[2]).

Im Artikel 20 des französisch-dänischen Handelsvertrages von 1742 begegnen wir zwar der Bestimmung, daß diese beiden Mächte sich gegenseitig eine visitationsfreie Schiffahrt zusagen; doch steht dieser Fall ganz vereinzelt da.

Die beiden bewaffneten Neutralitäten haben der Ausübung des Visitationsrechtes nie widersprochen. —

Auch Gessner bekennt sich zu der Ansicht, daß das Aufsuchungsrecht nicht erst unter den Staaten durch Vertrag zu regeln sei:

---

[1]) Bynkershoek, Quaest. Jur. Pub. lib. i. Lib. II, cap. XIV.

[2]) Vergl. Nau, Völkerseerecht, § 163. — Martens, Über Kaper, § 21.

„Ce serait une grosse erreur de déduire du fait que les „traités mentionnent le droit de visite, que ce droit n'est pas „fondé en droit international commun et ne peut être établi „que par des conventions spéciales. Le but des conventions „était seulement de confirmer d'une manière générale un droit „déjà existant, d'en déterminer les détails, de mettre fin aux „controverses y relatives.“ [1])

Nur vereinzelt haben sich Stimmen erhoben, welche dieses Recht der Kriegführenden in Frage stellen.

Ein bekannter hamburger Advokat, Meno Pöhls, hat in einem umfangreichen, vierbändigen Werke über das Seerecht zu begründen versucht, daß den Kriegführenden kein Recht zustehen könne, die Neutralen zur See in ein Abhängigkeitsverhältnis zu den ersteren zu stellen. Aus der Unabhängigkeit der Nationen von einander folgert er, daß der Kriegführende auf offenem Meere sich über die Neutralen keine Gewalt und keine Jurisdiktion anmaßen könne. „Daß er (der Kriegführende)“, so führt Pöhls aus, „überall Verdacht zu sehen sich gewöhnt, kann den Neutralen nichts angehen. Erst wenn der Neutrale die Pflichten der strengen Neutralität verletzt, erwirbt der Kriegführende ein Recht gegen ihn — das Recht, ihn als Feind zu behandeln; aber es kann nur seine Sache sein, denselben zu überführen, daß er gegen ihn die Stellung eines Feindes angenommen habe; nicht von ihm zu verlangen, daß er sich rechtfertige, daß er nachweise, er sei den Pflichten der Neutralität nachgekommen.“ [2]) Pöhls führt mit diesen teilweise sich widersprechenden Worten einen erfolglosen Kampf gegen das Aufsuchungsrecht, in der Meinung, es widerlegen zu können. Scheinbar wenig überzeugt von seiner eigenen schwachen und inkorrekten Begründung, unternimmt er gleich im Anschluß an seinen Widerlegungsversuch den Rückzug, indem er meint, daß seine Ausführungen mit der Praxis fast ausnahmslos in Widerspruch ständen und die Seemächte allgemein das Recht der Visitation in Anspruch nähmen, während die Neutralen sich fügen müßten, weil sie sich nicht widersetzen könnten.

[1]) Gessner, Le droit des Neutres, Chap. IV, p. 285—286.

[2]) Meno Pöhls, Seerecht, Band III, Teil IV, 10. Abschnitt. § 527, S. 1173—1174.

Es ist denn auch nie das Recht der Aufsuchung neutraler Schiffe durch die Kriegführenden von der völkerrechtlichen Theorie und Praxis in Zweifel gezogen worden. Wenn die völkerrechtlichen Verträge sich dennoch mit diesem Recht beschäftigen, so geschieht das, wie Gessner richtig hervorhebt, nicht etwa, um einen neuen Rechtssatz zu schaffen, sondern um Handhaben für die Ausübung anerkannten Rechtes zu geben.

Einige ältere Publizisten lassen keinen Unterschied zwischen Anhaltungs- und Aufsuchungsrecht einerseits und Durchsuchungsrecht und Beschlagnahme andererseits erkennen. Sie ziehen eine Parallele zwischen diesen beiden Rechtsgruppen und öffnen somit den Kriegführenden Tür und Tor zur Ausübung uneingeschränkter Machtbefugnis.

Das kann aber nicht der Grundgedanke des Aufsuchungsrechtes sein.

Das Anhalten und Aufsuchen eines unter neutraler Flagge segelnden Fahrzeuges seitens der Besatzung eines kriegführenden Schiffes soll eben nur bezwecken, den Führer des letzteren über die wahre Nationalität des angehaltenen Fahrzeuges zu informieren.

In der Durchsuchung eines neutralen Handelschiffes erblicken wir aber einen tieferen Eingriff in die Rechte der Neutralen, welche in jedem einzelnen Falle besonderer Rechtfertigung bedarf.

Rayneval[1]) verwirft denn auch mit Recht die Ansichten der älteren Publizisten. Seine Anschauungen verlangen den weitgehendsten Schutz der Neutralen. Er billigt zwar das Recht der Anhaltung (arrestation) und das der Aufsuchung (visite), will diese Rechte aber nur anerkannt wissen, wenn sie von der kriegführenden Partei in den Küstengewässern ihrer Gebietsteile ausgeübt werden. Auf offenem Meere dagegen betrachtet dieser Schriftsteller das Anhalten und die Aufsuchung unter neutraler Flagge segelnder Fahrzeuge als eine feindselige Handlung (acte hostile), die umsoweniger angebracht sei, als ein jedes Handelsschiff auf offener See andere Pflichten zu erfüllen habe, als den Beweis zu erbringen,

---

[1]) Rayneval, De la Liberté des Mers, Vol. I, chap. 16 et chap. 28.

daß es der feindlichen Partei angehöre oder seine Reise unter falscher Flagge ausführe.

Eine annähernd gleiche Deutung des Visitationsrechtes findet man bei Hübner:

„On ne saura contester en général aux Puissances Belli-„gérantes, le Droit de faire visiter, en temps et lieux con-„venables, les navires appartenant au sujets de celles qui sont „restées Neutres. Ce droit est une suite naturelle de celui „qu'elles ont indubitablement de faire la Guerre. S'il est „permis, par le Droit des Gens, à un Etat Souverain de faire „la Guerre, il doit lui être également permis de faire visiter, „là où il convient, les Bâtimens Neutres. La même loi de la „Raison qui autorise à l'un, autorise à l'autre. La consé-„quence n'est point directe; mais elle n'en est pas moins vraie „et juste."[1])

Ortolan geht von dem unanfechtbar erscheinenden Grundsatz aus, daß das Aufsuchungsrecht lediglich eine notwendige Folge des Verbots der Führung von Kriegscontrebande und des sich diesem angliedernden Rechtes der Beschlagnahme solcher Fahrzeuge seitens der Kriegführenden geworden ist, und schließt daraus, daß das Recht der Aufsuchung nur zu Kriegszeiten und zwar nur an Kriegsschiffen oder Kriegsfahrzeugen der kriegführenden Mächte, sowohl in den Meeresgebietsteilen dieser beiden Mächte, wie auch in den dazwischen liegenden, keiner der kriegführenden gehörenden Meeresteilen und auch auf offener See — in seinen Ansichten über die Ausdehnung dieses Rechtes also weitergehend als sein Landsmann Rayneval — ausgeübt werden darf.

Von völkerrechtlichen Verträgen geben die Utrechter Verträge von 1713, sowie der pyrenäische Friede vom 7. November 1659 nähere Bestimmungen, wie weit die kriegführenden Schiffe das Visitationsrecht an Handelsschiffen ausüben sollen, die ihnen an den Küsten oder auf offener See begegnen[2]).

[1]) Hübner, De la Saisie des Bâtimens Neutres, t. I, part. 2, chap. III, p. 228.

[2]) Pyrenean Treaty, 7. Novembre 1659:

Art. XVII. If French ships be met at sea by men of war, or privateers, they shall not come nearer to them than cannon shot, and send

Die völkerrechtlichen Quellen geben fast ausnahmslos gleichlautenden Aufschluß über die Ausdehnung der Machtbefugnis der Kriegführenden bei der Aufsuchung der angehaltenen Schiffe.

Das Aufsuchungs- oder Visitationsrecht soll sich lediglich auf die Vorlegung der Papiere und Schiffsbriefe und deren Prüfung auf Richtigkeit und Echtheit beschränken, und zwar erstreckt sich die Prüfung auf die Staatsangehörigkeit des Schiffes, auf die Beschaffenheit, die Herkunft und die Bestimmung der Ladung[1]).

Der Zweck der Ausübung dieses Rechtes soll für die Kriegführenden nur darin bestehen, daß sie sich von der tatsächlichen Neutralität des angehaltenen Schiffes überzeugen. Hübner folgert denn auch aus diesem Umstande im gleichen Sinne

„que ladite Visite ne doit jamais s'étendre au-delà de „ce qui est nécessaire pour parvenir à cette fin; ce qui pou„vant se faire par la seule inspection des Papiers qui se „trouvent, et qui doivent se trouver à bord de ces Bâti„mens . . . ."[2])

Diese Ansicht findet sich durchgehends in der völkerrechtlichen Literatur wieder[3]). Berechtigt zur Vornahme

only two or three men aboard to see their passes, unto which entire credit shall be given (Jenkinson, Collection of Treaties vol. I, p. 113).

Utrecht Treaty: 31. March/11. April 1713:

Art. XXIV. But in the case the ships of the subjects and inhabitants of both their most serene royal Majesties, either on the sea-coasts, or on the high seas, shall meet with the men of war of the other, or with privateers, the said men of war and privateers, for preventing any inconveniencies, are to remain out of cannonshot, and to send a boat to the merchant-ship, which has been met with, and shall enter her with two or three men only, to whom the master or commander of such ship or vessel shall shew his passport, concerning the property thereof; and the ship which shall exhibit one, shall have free passage, and it shall be wholly unlawful any way to molest her, search, or compel her to quit her intended course (Jenkinson, Collection of Treaties, vol. II, p. 53).

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, §§ 820, 821.

[2]) Hübner, De la Saisie des Bâtimens Neutres, t. I, part 2, chap. III, p. 239.

[3]) Rayneval, Inst. du Droit de la Nature et des Gens, p. 260. — Ortolan, Règles intern. et Diplomatie de la Mer, t. 2, liv. III, chap. VII, p. 217.

einer Aufsuchung eines neutralen Schiffes ist jeder Kriegführende, beziehungsweise die von diesem hierzu berufenen oder autorisierten Personen, insbesondere die Befehlshaber der Kriegsschiffe und zwar selbst ohne ausdrücklichen speziellen Auftrag[1]).

Über die Art und Weise der Ausübung des Visitationsrechtes haben sich in der Praxis im allgemeinen übereinstimmende Regeln Bahn gebrochen. Die oben erwähnten im pyrenäischen Frieden enthaltenen Bestimmungen sind in der Mehrzahl aller Verträge aufgenommen worden. Das Kriegsschiff, welches durch einen blinden Schuß (coup de semonce) oder durch Flaggensignale das neutrale Fahrzeug zum Anhalten aufgefordert hat, entsendet eine Schaluppe mit einem Offizier und zwei bis drei Mann Besatzung, welche sich an Bord des fremden Schiffes zu begeben haben. Auch kann sich der Führer des Kriegsschiffes damit begnügen, den fremden Schiffer mit den Seebriefen zu sich kommen zu lassen.

Letztere Ansicht ist viel umstritten.

Einige ältere Publizisten enthalten sich überhaupt irgend einer Aussprache über diesen Punkt, andere dagegen wollen es der Wahl des Führers des Kriegsschiffes anheim gegeben wissen, ob dieser eine Vorlegung der Papiere an Bord seines eigenen oder an Bord des neutralen Schiffes bestimmt.

Die Prisenreglements von Preußen, Österreich und Dänemark von 1866 bestimmen zwar, daß der Kapitän des fremden Schiffes aufzufordern ist, mit seinen Papieren an Bord des Kriegsschiffes zu kommen, doch hat sich die spätere Regierung des norddeutschen Bundes sowie auch die kaiserliche dahin erklärt, daß „die Prüfung der Papiere nur an Bord des zu visitierenden Schiffes vorgenommen werden darf und daß es nicht zulässig ist, dieselben mitzunehmen, noch auch den Kapitän, die Offiziere oder die Mannschaft unter irgend einem Vorwand zu nötigen, sich an Bord des visitierenden Schiffes zu begeben"[2]). Der Zweck der Aufsuchung neutraler Schiffe ist doch nur, die Kriegführenden von der tatsächlichen Neu-

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, § 821. — Heffter, Europäisches Völkerrecht, Buch II, § 169.

[2]) Vertrag des Deutschen Reiches mit Mexiko von 1869, Art. 17.

tralität des Fahrzeuges zu überzeugen. Die Handelsfahrzeuge der neutralen, souveränen Staaten haben unter sich kein Interesse daran, sich gegenseitig ihre Papiere vorzulegen. Dagegen ist ein jedes Kriegsschiff, welches auf offener See einem neutralen Handelsschiff begegnet, darauf bedacht zu erfahren, ob das letztere die neutrale Flagge zu führen berechtigt ist.

Das neutrale Schiff verlangt keine Aufsuchung.

Das anhaltende Kriegsschiff hat aber ein Interesse und vermöge des Kriegsrechts auch das Recht, das neutrale Schiff anzuhalten und sich die Schiffspapiere vorlegen zu lassen. Die von den Neutralen angestrebte Freiheit würde aber eine erhebliche Beeinträchtigung erleiden, wenn man in einem jeden einzelnen Falle den Führer des neutralen Fahrzeuges zwingen wollte, mit seinen Papieren an Bord des kriegführenden Schiffes zu kommen. Der Kurs des neutralen Schiffes müßte unterbrochen, die vorgeschriebene Zeit könnte nicht eingehalten werden und die neutralen Handeltreibenden würden sich in ihren Interessen dadurch arg geschädigt sehen, daß ihre Güter mit erheblicher Verzögerung am Bestimmungsorte anlangen.

Die neutrale Flagge muß respektiert werden: das ist das Grundprinzip der modernen Völkerrechtsanschauung, welches wir dahin interpretieren, daß der zwischen zwei souveränen Staaten ausgebrochene Seekrieg keine nachteiligen Wirkungen auf den neutralen Handel zur See ausüben darf. Vossen[1]) nennt es geradezu eine Demütigung für den neutralen, möglicherweise schuldlosen, Handelskapitän, wenn man ihn dazu bestimmen wollte, an Bord des Kriegsschiffes zu gehen. Andererseits wäre mit diesem Verlangen die erforderliche Redlichkeit des Kapitäns unter Umständen auf eine gar zu harte Probe gestellt.

In Übereinstimmung mit dieser Ansicht, welcher wir uns auch anschließen, hat die spätere Doktrin das Prinzip der erwähnten Reglements von 1866 verworfen.

In dem Entwurfe eines französischen Prisenreglements heißt es: „Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque pour montrer ses papiers ou pour toute autre

[1]) Vossen, Die Contrebande des Krieges, Kapitel 6, Seite 53.

cause". Das oben erwähnte „Manual of Naval Prize Law"[1]) vertritt in einem besonderen „Visit, when and how to be exercised" überschriebenen Kapitel eine übereinstimmende Ansicht, indem es besagt: „The commander should not in any case require a Boat to be sent from the Vessel, or any Person or Papers to be brought from her on board his Ship." (Chap. III, 18.) In demselben Abschnitt wird dem Führer des kriegführenden Schiffes die Verpflichtung auferlegt, daß er (The Commander) „should not exercise the right of visit over any Vessel that he has reason to believe is not liable to detention" (Chap. III, § 15).

Weiterhin bestimmt dieses Handbuch „in exercising the right of Visit the Commander should be careful to occasion to the Vessel no more delay or deviation from her course than can be avoided, and generally to conduct the Visit in a manner as little vexations as possible". (Chap. III, § 16.)

Das „Manual" gibt dem Kriegführenden genaue Vorschriften, die bei der Aufsuchung des angehaltenen Schiffes zu befolgen sind. Um jedes inkorrekte Vorgehen zu verhüten, hat der die Visitation leitende Offizier einen zweiten Offizier mit an Bord zu nehmen, der angewiesen sein soll, allen Einzelheiten beim Hergang der Visitation scharf zu folgen, um nötigenfalls nachher darüber eingehend aussagen zu können. (Chap. III, § 24.) Es soll zunächst nur dem visitierenden Offizier und dessen Begleiter, sonst keinen anderen Personen der Besatzung gestattet sein, an Bord des neutralen Schiffes zu gehen. (Chap. III, 26.)

Ist der Offizier des Kriegsschiffes auf den ersten Eindruck davon überzeugt, daß das Schiff und die Besatzung einen Verdacht nicht aufkommen lassen, so soll ihm dies Veranlassung geben, das Schiff sofort wieder zu verlassen. Im andern Falle dagegen kann er unter Beobachtung einer den Umständen angepaßten Höflichkeit (with all proper courtesy) die Vorlegung der Schiffspapiere verlangen (Chap. III, §§ 27, 28).

Die beiden Offiziere sind verpflichtet, sich über alle Einzelheiten, die in Augenschein genommen wurden, genaue Aufzeichnungen zu machen, welche grundlegend sein sollen für

[1]) Godfrey Lushington, A Manual of Naval Prize Law (London 1866).

einen ausführlichen Bericht, den der visitierende Offizier bei erster Gelegenheit an den Kommandanten der nächsten Marinestation, ein Duplikat an die Admiralität zu senden hat, wo die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit des Herganges auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes zu geschehen hat. Die Visitation ist mit genauer Angabe der Zeit und des Ortes in die Schiffsbücher einzutragen.

Der Kapitän des neutralen Schiffes hat das Recht, über eine unvorschriftsmäßige Visitation Beschwerde zu erheben, eine Befugnis, auf die der visitierende Offizier ihn hinzuweisen hat, bevor er sich wieder an Bord seines Schiffes zurückbegibt. In einem solchen Falle kann der visitierende Offizier den Kapitän des neutralen Schiffes ersuchen, ihm schriftlich den Grund der Klage mitzuteilen.

(Chap. III, § 32: „Before quitting the Vessel the Visiting Officer should ask the Master whether he has any complaint to make of the manner in which the Visit had been conducted or on any other ground. If the Master makes any complaint, the Visiting officer should request him to specify the particulars in writing.“)

Durchsuchungsrecht

(droit de recherche, right of search).

Es ist, wie wir gesehen haben, bei der Ausübung des Visitationsrechtes den Kriegführenden ein eng umschränktes Recht zuerkannt worden, welches sich in der Prüfung der Schiffspapiere erschöpft. Das Visitationsrecht ist kein Akt höherer Macht und Gerichtsbarkeit, sondern kann lediglich als eine Art Vorsichtsmaßregel betrachtet werden, die den Kriegführenden zugestanden ist, um ihnen bei deren Anwendung die notwendige Sicherheit bieten zu können, daß ihrer Gegenpartei keine Unterstützung seitens der Neutralen zugeführt wird.

Weit einschneidender in die Interessen der Neutralen ist nun das wider sie angewandte Durchsuchungsrecht (droit de recherche, right of search).

Fast alle Völkerrechtsschriftsteller geben der übereinstimmenden Ansicht Raum, daß das Recht der Aufsuchung neutraler Schiffe entschieden eine Ausdehnung erlangen muß, sobald das angehaltene Schiff einen begründeten Verdacht auf-

kommen läßt, sich einer verbotswidrigen Handlung schuldig gemacht zu haben.

„Nur nach Maßgabe ernster Verdachtsgründe darf die „Prüfung zu einer Durchsuchung gesteigert werden, insbesondere „wenn sich zeigen sollte, daß die Schiffspapiere falsch oder „mit der gebrauchten Flagge im Widerspruch sind oder aus „den Umständen auf Verheimlichung und Täuschung geschlossen „werden kann[1]).“

Ihre wechselseitige Hintergehung ist von jeher mehr oder weniger das Ziel der Kriegführenden gewesen. Die Neutralität der Ladung wurde teils unter Zuhilfenahme gefälschter Papiere, teils unter dem Deckmantel der neutralen Flagge simuliert. Der Grundsatz „le pavillon couvre la marchandise“, der sich aus Doktrin und Praxis zu Gunsten der Neutralen herangebildet hatte, ist von den Kriegführenden fast ausnahmslos in allen Seekriegen in der ausgiebigsten Weise mißbraucht worden.

Ernste Verdachtsgründe einer Unrichtigkeit in der einen oder anderen Hinsicht können sich schon aus den Papieren selbst oder aus dem Verhalten der Mannschaft ergeben. Der visitierende Offizier darf sich in einem solchen Falle nicht mit der Vorlegung der Schiffspapiere begnügen. Er muß nach Beweisen forschen, die seinen ausgesprochenen Verdacht begründen. Die Einsichtnahme in die Verladungspapiere — Charterparties, Connossemente und Fakturen — muß er verlangen können, um seinem Ziel näher zu kommen.

Erst wenn sich auch nach diesen Papieren ein augenscheinlicher Verdacht nicht hinwegwischen läßt, vielmehr ein solcher sich noch durch eine neue Vermutung verschärft, daß die ganze oder ein Teil der Ladung den wahren Charakter unter gefälschten Papieren verborgen hält, darf der Aufsuchung eine weitere und schärfere Ausdehnung gegeben werden, die den Kriegführenden das Recht zuerkennt, die Ladung einer genauen Durchsuchung zu unterwerfen, die analog der Hausdurchsuchung im Strafprozeß zu geschehen hat.

Nach dem „Manual of Naval Prize Law“ soll der visitierende Offizier zur Durchsuchung der Ladung übergehen, wenn er sich von der Unverdächtigkeit derselben nicht zu

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 820, Anm.

überzeugen vermochte („If after an examination of the Vessel's Papers, the Visiting Officer is not satisfied that she is not liable to Detention, he should proceed to search her." Chap. IV, § 39).

Das Recht der Durchsuchung ist gegebenenfalls ebenso wesentlich wie dasjenige der Visitation.

Die Ausübung einer solchen Ausdehnung der Visitation ist denn auch in den Quellen und in der Praxis als stehendes Recht anerkannt worden. Ein Rückblick lehrt uns aber, daß die Bestimmung des Umfanges dieses den Kriegführenden zuerkannten Machtmittels zu den erheblichsten Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben hat. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Durchsuchung des neutralen Schiffes nur geschehen darf, ist bis zum heutigen Tage noch so gut wie flüssig geblieben. Es ist die Ausübung des Durchsuchungsrechtes stets eine Machtfrage geblieben. In allen Seekriegen — bis in die allerneueste Zeit hinein — tritt uns eine unumschränkte Willkür der kriegführenden Parteien entgegen.

Wenn nun auch die Neutralen durch das den Kriegführenden zugestandene Durchsuchungsrecht einen gewaltigen Eingriff in ihre Rechte erdulden müssen, so hat man sie doch nicht aller Rechte beraubt. Man will sie vor einer schrankenlosen Durchwühlung der neutralen Ladung seitens der Visitierenden geschützt wissen und ihnen wie bei der Ausübung des Visitationsrechtes eine tunlichst geringe Belästigung zu teil werden lassen.

So untersagt Hübner dem kriegführenden Teile „de briser, à coups de hâche ou autrement, les caisses et les coffres qui sont à bord des dits Navires; de déplacer, pour ainsi dire, jusqu'au fonds de calle, les ballots qui en composent la cargaison; de les ouvrir, les fouiller et d'y mettre quasi le dessus dessous; ou d'y commettre des insolences, des impertinences et des incompétences semblables[1])".

Ähnliche Vorschriften zu Gunsten der Neutralen sind in einer Reihe von Verträgen niedergelegt[2]) und Bluntschli hat

[1]) Hübner, De la Saisie des Bâtimens Neutres, t. I, chap. III, § XI.

[2]) Jenkinson, Collect. of Treaties, Vol. III, p. 257, Treaty betw. Russia and Denmark 8/19. Oct. 1782, p. 302, Treaty betw. the United Netherlands and the U. S. of America 8. Oct. 1782.

einen gleichen Gedanken in dem Lehrsatz zum Ausdruck gebracht: „Der Staat, dessen Kriegsschiffe die Durchsuchung vornehmen, ist dem neutralen Staate dafür verantwortlich, daß bei der Prüfung und Durchsuchung nicht mit ungebührlicher Gewalt und Härte verfahren werde“[1]).

Wir entheben uns einer Begründung dieses Grundsatzes, indem wir diejenige des Urhebers folgen lassen: „Darin liegt das nötige Korrektiv gegen den Mißbrauch jenes Notrechtes“.

Indem der Kriegsstaat auf offener See das neutrale Schiff anhält, greift er immerhin ein in die Freiheit und Selbständigkeit auch des neutralen Staatsgebietes, zu welchem der auf der See schwimmende Gebietsteil gehört. Damit ist die Verantwortlichkeit desselben gegenüber dem neutralen Staate begründet, der sich diesen Eingriff nur mit Rücksicht auf das Notrecht des Krieges, nicht darüber hinaus gefallen läßt. Die prüfende und durchsuchende Mannschaft des Kriegsschiffes muß sich erinnern, daß sie, genau genommen, auf fremdem, neutralem Gebiete und gegenüber von Personen ihre Kontrolle übt, welche an sich ihrer Staatsherrschaft nicht unterworfen und als Freunde keinen feindseligen Maßregeln ausgesetzt sind. Sie hat daher auch die Rücksichten der Freundlichkeit (comity) zu beobachten, welche Staaten, die im Frieden leben, einander schulden, und darf weder herrisch noch gewalttätig verfahren, solange keine Verschuldung des neutralen Schiffes offenbar ist[2]).

Das wiederholt zitierte „Manual of Naval Prize Law“ bestimmt im vierten „Search, how to be exercised“ überschriebenen Kapitel, daß „Care should be taken to prevent any irregularity or dammage to the Cargo“ (chapt. IV, § 43) und legt dem visitierenden Offizier weiterhin die Pflicht auf, die Durchsuchung sofort einzustellen und das Schiff freizugeben, sobald er im Laufe der Untersuchung zu der Überzeugung gelangt, das Schiff führe kein verdächtiges Gut mit sich. („If in the course of the Search the Visiting Officer is satisfied that the Vessel is not liable to Detention, the Search should be immediately discontinued; every thing that has been removed should

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 823.
[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 823, Anm.

be replaced as quickly and carefully as possible, and the Vessel allowed to pursue her course without delay". Chapt. IV, § 44.)

Wir sehen, daß mit diesen Bestimmungen das Prinzip des Interessenschutzes der Neutralen in den Vordergrund gestellt ist.

Das Durchsuchungsrecht ist, wie wir schließen, ein Ergebnis der Pariser Seerechtsdeklaration, mit Hilfe dessen den Kriegführenden der Weg gewiesen wird, sich von der Unverfänglichkeit der Ladung zu überzeugen, wenn das neutrale Schiff sich bei der Vorlegung der Papiere von einem prima facie Verdacht nicht vollkommen befreien konnte.

Dritter Teil.

Bestimmung der Ladung.

Die Contrebande im Verkehr zwischen neutralen Häfen.

Der Begriff der Contrebande ist bisher ein unbegrenzter geblieben. Es geht zur Genüge aus dem ersten Teil unserer Abhandlung hervor, daß eine einheitliche Norm über diesen Punkt nicht gefunden werden konnte und die von der Doktrin und der Praxis aufgestellten Bestimmungen nur als Versuch einer Regelung dieses Begriffes aufgefaßt werden müssen.

Die Art und Beschaffenheit der einzelnen Waren allein kann, wie wir schon sagten, zur Feststellung, ob Contrebande vorliegt oder nicht, nicht genügen.

Eine Ware, welche zur möglichen Contrebande gerechnet wird, nimmt erst dann diesen Charakter tatsächlich an, wenn sie — sei es auf dem Kriegsfeld, sei es auf offener See — sich auf dem Wege zu den Kriegführenden befindet. Die beabsichtigte Zuführung zum Feinde macht die Ware erst konfiskabel. Diese Ansicht läßt bereits Bynkershoek, der, wie Marquardsen betont, „nicht übereifrig war, die Rechte der Neutralen zu mehren", hervortreten. Es heißt in seinen Quaestiones juris publici: „Non licet alterutri advehere ea, quibus in bello gerendo opus habet"[1]).

Auch andere Schriftsteller, wie Vattel[2]), Nau[3]) und Schmalz[4]) treten dieser Ansicht bei. Letzterer erklärt: „daß Waffen aller Art von neutralen Schiffen nach feindlichen Häfen zu bringen unerlaubt und dem Kaper, welcher ein Schiff bei

[1]) Bynkershoek, Quaestiones juris publici, Lib. I, c. 9.
[2]) Vattel, Le droit des Gens, Liv. III, chap. III, § 112.
[3]) Nau, Völkerseerecht, § 151.
[4]) Schmalz, Das europäische Völkerrecht, S. 286.

diesem Handel trifft, es zu nehmen erlaubt sei, sowie ein Schiff, welches feindliche Soldaten führt, das ist überall anerkannt. Dahingegen kann es nicht für eine Verletzung der Neutralität gehalten werden, wenn die neutrale Macht den Einkauf der Kriegsbedürfnisse in ihrem Gebiet gestattet".

Heffter will auch erst einen Gegenstand als Contrebande anerkennen, „wenn der Versuch der Zuführung an den Feind und eine Betretung auf der Zufuhr hinzukommt"[1]).

Marquardsen kennt überhaupt keine absolute Contrebande, keine Contrebande per se. „Der völkerrechtswidrige Charakter des Geschäfts mit der Ware", so führt er in seinem vorerwähnten Werke „Der Trentfall" aus, „wird nicht durch ihren allgemeinen Zweck, sondern nur durch die Umstände der Beförderung bestimmt. Somit ist alle und jede Contrebande zufällig (contrebande par accident). Wenn der neutrale Handeltreibende im eigenen Lande aber sonst auf neutralem Gebiet Waffen und Munition an die Agenten der Kriegführenden verkauft, findet der Begriff Contrebande darauf keine Anwendung. Der neutrale Staat mag ein solches Geschäft aus übergroßer Ängstlichkeit vor dem Zorn eines mächtigeren Kriegführenden verbieten, eine internationale Rechtsvorschrift dagegen besteht nicht. Ebenso ist die einem Untertan des Kriegführenden oder dem Staate selbst gehörige Kriegsmunition, solange sie im neutralen Gebiet verbleibt, keine Contrebande. Sie wird erst durch den Eintritt auf das Kriegsgebiet konfiskabel."[2])

Hierin liegt die Grundlage des Gedankens, welcher bei den neueren Schriftstellern und in den Verträgen allseitig zum Ausdruck gebracht und als Grundsatz festgehalten ist, daß die Bestimmung der Ladung für das Vorhandensein von Contrebande maßgebend ist.

Eine Ware kann nur dann als Contrebande betrachtet werden, wenn deren feindliche Bestimmung festgestellt ist.

Es ist eine vielumstrittene Frage geblieben, unter welchen Voraussetzungen die Bestimmung der Ladung als feindlich anzusehen ist. —

---

[1]) Heffter, Völkerrecht, § 161.

[2]) Marquardsen, Der Trentfall, Kap. IV, S. 37.

In allen Seekriegen waren von jeher die Neutralen bemüht, sich von kriegsrechtlichen Hindernissen zu emanzipieren. Sie waren bestrebt, den Handel in gewohnter Weise fortzusetzen und alle Waren, die von Rechtswegen der Beschlagnahme unterliegen mußten, mit möglichst geringer Gefahr zu verladen.

Man kann sich daher nicht wundern, daß die Neutralen Mittel und Wege suchten, um die Rechte der Kriegführenden nach Möglichkeit zu umgehen. Wenn es in ihrem Interesse lag, eine der kriegführenden Parteien durch Zufuhr von Waren zu unterstützen, so wurde häufig bei der Gegenpartei das beliebte Hintergehungsmittel angewandt, daß man die verbotene Ware zunächst nach einem neutralen Hafen und an eine neutrale Adresse sandte, von wo aus sie unter Ausschluß oder jedenfalls unter Verringerung der Gefahr der Beschlagnahme an die Kriegführenden gelangen konnte.

Continuous Voyages. Um die Kriegführenden vor diesen unberechtigten Übergriffen zu schützen, haben die Prisengerichte das Prinzip der sogen. „continuous voyages" angenommen, wonach eine Ladung, wenn sie auch in einem neutralen Hafen gelandet ist, Contrebande bleiben kann, sofern sie von dort nach einem feindlichen Gebiete zur Weiterbeförderung bestimmt ist.

Bermuda. Während des amerikanischen Bürgerkrieges hat der amerikanische Supreme Court in dem berühmten Erkenntnis über den „Bermuda-Fall" diesen Grundsatz zum Ausdruck gebracht, indem er erklärt, daß „neutrals may convey „in neutral ships from one neutral port to another, any goods, „whether contraband of war or not, if intended for actual „delivery at the port of destination and to become part „of the common stock of the country or of the port . . . . . „But if it is attended to affirm that a neutral ship may take „on a contraband cargo extensibly for a neutral port, but „destined in realty for a belligerent port, either by the „same ship or by another, without becoming liable, from the „commencement to the end of the voyage, to seizure, in order „to the confiscation of the cargo, we do not agree to it. . . . „It makes no difference whether the destination to the „rebel port was ulterior or direct. . . . The interposition

„of a neutral port, between neutral departure and belligerent „destination, has always been a favourite resort of contraband „carriers and blockade runners. But it never avails them, when „the ultimate destination is ascertained. A transportation from „one point to another remains continuous, so long as intention „remains unchanged, no matter what stoppages or transhipments „intervene[1]).“

Vrow Houwina. Das hannoversche Schiff „Vrow Houwina“ wurde am 28. November 1854 auf der Reise von Lissabon nach Hamburg, 8 Meilen westlich vom Cap Roca von einem französischen Kreuzer aufgebracht, weil sich 973 Säcke Salpeter an Bord befanden. Es lag der Verdacht nahe, daß der Salpeter für eine feindliche Macht bestimmt war. Bei der näheren Untersuchung ergab sich, daß die Papiere des Schiffes und der Ladung ganz in Ordnung waren, und daß der Salpeter nicht einmal drei Viertel des Wertes der ganzen Ladung ausmachte. Der Prisenrat in Paris entschied, daß unter diesen Umständen die Sache der Ablader der übrigen Waren sowie des Schiffes selbst von derjenigen des Salpeters getrennt werden sollte, und gab am 24. März 1855 die übrige Ladung und das Schiff frei. Die Ladung Salpeter dagegen wurde verurteilt. Als hauptsächlicher Entscheidungsgrund hierfür wurde geltend gemacht, daß der Name des Abladers erwiesenermaßen nur untergeschoben gewesen sei, um den Namen des wahren Absenders zu verheimlichen, und daß aus den an Bord gefundenen Papieren das angebliche neutrale Eigentumsverhältnis des Salpeters sich nicht hätte beweisen lassen, ein nachträglicher Beweis dafür aber nicht zulässig sei; daß überdies der Bestimmungsort „Hamburg“ begründeten Verdacht wegen der Bestimmung des Salpeters für den Feind erwecke, da nämlich von diesem Platze aus der Salpeter nach Rußland hätte weiter gebracht werden sollen.

Es kann nach dieser Ansicht also aus einem Transport der Ware über Land aus einem neutralen Hafen in das feindliche Gebiet hinein ein verbotswidriges Contrebandieren entstehen. Bluntschli erklärt sich im gleichen Sinne: „Wird

[1]) The Bermuda, 3 Wallace, 551 (cit. by Wheaton, International Law, p. 590).

aber die Fahrt nach einem neutralen Hafen nur in der Absicht unternommen, um auf diesem Umwege sicherer die Kriegsführung des Feindes zu unterstützen, so ist das Contrebande und die Wegnahme gerechtfertigt“[1]).

Hiernach wäre die Frage zu erörtern, ob zwischen der Bestimmung des Schiffes und der Bestimmung der Ladung ein Unterschied gemacht werden darf?

Wie oben erwähnt, kann eine Ware, wenn sie auch an sich die Eigenschaft der Contrebande erfüllt, nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen den Charakter der Contrebande annehmen.

Eine Ware kann nur Contrebande sein, wenn aus den Schiffspapieren ersichtlich ist, daß ihre Bestimmung eine feindliche ist. Lediglich eine Vermutung dieser Voraussetzung darf nicht ausschlaggebend sein.

Die Artikel, denen der Charakter der „möglichen“ Contrebande anhaftet, müssen tatsächlich den Kriegführenden zugeführt werden; mit anderen Worten: sie müssen das feindliche Gebiet berühren oder sich auf direktem Wege dorthin — von einem neutralen nach einem feindlichen oder blockierten Hafen — befinden, um die Voraussetzung einer feindlichen Bestimmung erfüllen und die Beschlagnahme rechtfertigen zu können.

Springbok. Die britische Doktrin hat diese von uns vertretene Ansicht in einer Kritik, welche der englische Kronjurist Dr. Phillimore an dem vom nordamerikanischen Supreme Court gefällten Urteil im Fall „Springbok“ übte, sehr prägnant zum Ausdruck gebracht. In dem Urteil heißt es:

„It seems to me after much consideration, and with all „respects for the high character of the tribunal, difficult to „support the decision of the majority of the Supreme Court of „the United States in the case of the „Springbok“, that a cargo „shipped for a neutral port can be condemned on the ground „that it was intended to tranship it at the port and forward „it by another vessel to a blockaded port.“[2])

Die „Springbok“ wurde im Jahre 1863 auf einer Reise

[1]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 813.
[2]) Phillimore, International Law, vol. III. Part. X, chap. II.

von London nach dem neutralen Hafen Nassau auf den Bahama-Inseln auf offener See von einem Kreuzer der Vereinigten Staaten aufgebracht.

Die ganze Ladung war Eigentum eines und desselben Verladers und bestand zum Teil aus Contrebande.

Schiff und Ladung wurden von dem New-Yorker Prisengerichtshof verurteilt.

Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten bestätigte das Urteil nur in Bezug auf die Ladung und begründete es, indem er ausführte, daß nach Sachlage der Dinge der Verlader in der Absicht gehandelt hätte, die Waren in Nassau in ein anderes Schiff umzuladen, welches ihm mehr Sicherheit als die „Springbok" bieten sollte, die Blockade zu durchbrechen.

Mithin wäre die Reise von London nach Nassau und die Weiterbeförderung der Waren von Nassau nach dem blockierten Hafen als eine und dieselbe Reise zu betrachten und die Beschlagnahme der Ladung von dem Augenblick der Abfahrt des Schiffes von London an berechtigt gewesen. Sofern aber das Schiff in Betracht käme, wäre kein genügender Beweis vorhanden gewesen, daß dem Führer der „Springbok" die definitive Bestimmung der Ladung nach einem blockierten Hafen bekannt sein konnte. In Bezug auf das Schiff hob der Supreme Court das Urteil des Prisengerichts auf.

Der Eigentümer der Ware appellierte an die englische Regierung, damit sie eingreife, und legte zur Erhärtung seiner Ansicht dem Gesuch ein Gutachten von zwei hervorragenden englischen Konsuln bei. Der wirkliche Streit drehte sich nach diesem Gutachten darum, daß die Waren tatsächlich bona fide an einen Neutralen in Nassau adressiert waren. Die englischen Kronjuristen nahmen entschiedene Stellung gegen das Urteil des amerikanischen höchsten Gerichtshofes. Ihre Ansichten sprechen aus der oben erwähnten Kritik, welche Phillimore an dem Urteil fällte.

Die englische Regierung hat nun trotz der Vorstellungen ihrer Rechtsberater nie eine Einwendung gegen das amerikanische Urteil erhoben. Allerdings hatte sie in einer vom Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Earl Russel, ausgehenden Note erklären lassen, daß die seitens ihrer juristischen Autoritäten abgegebenen Gutachten sich mit den Ansichten

der britischen Krone deckten, hatte aber gleichzeitig ihrem Vertreter in Washington die Weisung erteilt, dem Verlauf der Prisengerichtsverhandlung entgegenzusehen. Mag sie sich nun aus politischen oder etwaigen anderen Gründen zu diesem abwartenden Standpunkt bewogen gefühlt haben, es steht nur fest, daß die britische Krone später nie eine Äußerung hat hervortreten lassen, daß sie den in dem amerikanischen Prisengerichtsurteile niedergelegten Rechtsgründen nicht zustimmen könne.

Die englische Doktrin hat sich im allgemeinen den Rechtsanschauungen der Kronjuristen angeschlossen und hat bei Beleuchtung des Falles „Springbok" die Aufbringung des Schiffes und die Beschlagnahme seiner Ladung durch die Amerikaner als eine gegen die Völkerrechtsregeln verstoßende Maßnahme erkannt.

Wiederum finden sich Anhänger der in dem amerikanischen Urteile verteidigten Ansicht der „continuous voyages". So schreibt Pratt in seinem Werke „On contraband":

„Goods going to a neutral port cannot fall under that „denomination, the conveyance of any goods to such destination „being lawful. When however two ports of different character „(völkerrechtlich verschieden) are situated in the same bay not „separated by a headland, they are considered as identified „and a destination to the neutral one, will not protect from „condemnation."[1])

Und wenn Sir Edward Creasy zwar aus der direkten neutralen Bestimmung des Schiffes die neutrale Bestimmung der Ladung mutmaßen will, so gestattet er auf anderer Seite dem Führer des anhaltenden Schiffes, den Gegenbeweis dieser Mutmaßung zu erbringen. „But if full and clear evidence is „adduced", so äußert er sich zum Fall „Springbok", „that the „contraband goods are not destined for sale and consumption „in the neutral market, but that the direct and primary object „of their shipment was to forward them to or toward the „enemy, then the belligerent against whom they were destined „to be used has a right to protect himself by arresting and „seizing the intended instruments of ill to him while they are

[1]) Pratt, On contraband, Zit. v. Marquardsen, Der Trentfall, S. 45.

„on the Seas, which are the highways of all nations but the „territories of none[1]).“

In neuerer Zeit ist das „Institut de droit international“[2]) auf dem Kongreß in Venedig im Jahre 1896 nach einer langen Debatte über die Frage der „indirekten“ Reise zu der folgenden Resolution gelangt:

„Sont contrebandes de guerre, les munitions de guerre, ainsique les instruments spécialement faits pour les fabriquer, transportées par mer pour le compte ou à destination d'un ennemi. La destination pour l'ennemi est présumé, lorsque le transport va à un de ses ports, ou bien à un port neutre qui d'après des preuves évidentes et de faits incontestables, n'est qu'une étape pour l'ennemi comme but final de la même opération commerciale.“

Doelwijk. Auch im Falle „Doelwijk“, während der zwischen Italien und Abessinien ausgebrochenen Feindseligkeiten, wurde die Frage der „indirekten“ Reisen in einer größeren Abhandlung von Fedozzi in der „Revue de Droit international“ (1897)[3]) zu Gunsten dieser Theorie entschieden. —

---

[1]) Vergl. Snow, International Law, chap. XI, Section 65, p. 160.

[2]) Das Institut de droit international ist eine verhältnismäßig kleine und fest organisierte Gesellschaft, sorgfältig im bestimmten Verhältnis zusammengestellt aus den hervorragendsten Autoritäten des Völkerrechts in allen Teilen des Erdballes. Die Idee, die Theoretiker des Völkerrechts auf nützliche Weise räumlich zusammenzubringen, scheint kurz nach Schluß des deutsch-französischen Krieges gleichzeitig in dem belgischen Staatsmanne Rolin-Jaquemins, in dem Heidelberger Professor Bluntschli, in Moynier, dem Präsidenten der Rote Kreuz-Gesellschaften, und in Lieber, dem preußischen Auserwählten bei Lincolns Instruktionen an die Heere der Vereinigten Staaten, aufgetaucht zu sein. . . . Eine solche Körperschaft wurde demgemäß gebildet auf einer Vorversammlung zu Gent 1873; . . . Im eigentlichen Gebiete des Völkerrechts sind die Hauptwerke des Institut die Oxforder Beschlüsse über Auslieferung, das Oxforder „Handbuch des Kriegsrechtes“, die Prisenordnung und die Pariser Sätze über territoriale Gewässer. . . . Das „Institut“ ist vielleicht besonders nützlich für seine englischen Mitglieder gewesen, da es sie in die Hauptströmung europäischen rechtsgelehrten Denkens hineinbrachte. Aber es hat auch den festländischen Juristen Gelegenheit geboten, von uns zu lernen. (Aus der „Times“; zitiert v. Vossen, Die Contrebande des Krieges, II. Teil, Kap. 9, S. 65 Anm.).

[3]) Revue de droit international, Vol. XXIX, No. 1, 1897.

Im Gegensatz zu diesen Stimmen und Entscheidungen tritt Bancroft Davis der von den amerikanischen Prisengerichten ausgehenden Lehre der „Continuous voyages“ mit Entschiedenheit entgegen. Seine Worte verdienen Beachtung und Hervorhebung:

„J'ai confiance que le jour est encore éloigné où les Etats-Unis cesseront d'être au premier rang parmi les défenseurs des droits des neutres de bonne foi. Le jour est encore plus éloigné où l'Amérique se fera le défenseur et le soutien d'une neutralité fictive. Dans vos mémoires vous parlez de la fiction de la continuité du voyage. Qu'il me soit permis de penser que cette expression est plutôt applicable à la neutralité des parties qu'aux voyages qu'elles projettent et qu'elles entreprennent.

Quand on se rappelle, que le „Bermuda“ a été condamné comme un vaisseau ennemi et n'a pas appelé de ce jugement, et que la décision de la plus haute cour nationale d'appel, qui a condamné le „Springbok“, a été maintenue en appel devant un tribunal international, on ne peut s'empêcher de croire que c'est abuser du mot „neutre“ que de l'appliquer à ces parties[1])“.

Vossen[2]) sträubt sich, die amerikanische Theorie der „einheitlichen Reise“ ohne weiteres völlig abzulehnen. Für ihn entscheidet lediglich die endliche Bestimmung. Er versteht anscheinend unter endlicher Bestimmung den letzten Bestimmungsort der Ware, nicht etwa den neutralen Hafenort, von welchem aus die Ware — sei es zur See, sei es zu Lande — noch weiterbefördert werden muß, um ihren letzten Bestimmungsort zu erreichen.

Dieser Standpunkt ist unzutreffend.

Nach unserer Ansicht ist dafür zu plaidieren, daß außer Betracht bleiben muß, was mit der Ware geschehen soll oder geschehen kann, nachdem sie den neutralen Bestimmungshafen des Schiffes erreicht hat. Wir sind für den ausgedehntesten Schutz der handeltreibenden Neutralen zur See. Ist eine Ware auf neutralem Schiffe von einem neutralen

[1]) Bancroft Davis, Les Tribunaux de Prises des Etats-Unis, pp. 26, 27; Zit.: Snow, Intern. Law, chap. XI, Sect. 65, p. 161 note.

[2]) Vergl. Vossen, Die Contrebande des Krieges, Kap. 3, S. 31.

Abgangshafen nach einem neutralen Bestimmungshafen unterwegs, so bleibt sie so lange neutrales Eigentum und daher unantastbar, bis sich aus den späteren Umständen nach ihrer Löschung im neutralen Bestimmungshafen des Schiffes ergibt, daß mit der Verladung tatsächlich die Absicht verbunden gewesen war, dem einen der Kriegführenden eine Unterstützung zu verschaffen. Erst wenn die Ware sich auf direktem Wege zum Feinde befindet, kann sie de jure beschlagnahmt werden. Bei der amerikanischen Theorie der „continuous", oder, wie wir sie nennen wollen, „indirekten" Reisen genügt zur rechtmäßigen Konfiskation der den Charakter der „möglichen" Contrebande tragenden Ware allein schon der Umstand, daß die nach neutralem Hafen verladene Ware einen Weitertransport in das feindliche Gebiet hinein — sei es zur See auf demselben oder auf einem anderen Schiffe, sei es zu Lande — vermuten läßt.

Es ist evident, daß dieses Prinzip die Interessen der Neutralen in den Schatten drängt und diejenigen der Kriegführenden in den Vordergrund treten läßt. Die Handhabung dieser Theorie bedeutet einen übermäßigen Eingriff der Kriegführenden in die Rechte der Neutralen. Ersteren wird zur Ausübung unumschränkter Willkür Tür und Tor geöffnet. Das steht aber nicht im Einklang mit der vom Völkerrecht anerkannten Lehre der Handelsfreiheit der Neutralen im Seekriege. Es muß doch streng an dem Grundsatz festgehalten werden, daß der neutrale Handel zur See in Kriegszeiten geschützt sein muß und ohne zwingende Gründe nicht gefährdet werden darf.

Auf neutralem Gebiet gibt es den Begriff der Contrebande nicht. Das ist feststehender Grundsatz. Eine zur möglichen Contrebande gezählte Ware kann diesen Charakter nur dadurch wirklich annehmen, daß sie sich entweder auf dem Kriegsgebiete selbst oder auf direktem Wege dorthin befindet.

Im Verkehr zwischen neutralen Häfen tritt uns aber die dreifache Neutralität entgegen: Neutrales Schiff, neutraler Ausgangshafen, neutraler Bestimmungshafen. Lediglich eine Vermutung aber, daß die den Charakter der möglichen Contrebande tragende Ware noch einen Weitertransport vom neutralen Bestimmungshafen des Schiffes aus nach den Territorien der Kriegführenden erleiden könnte, beweist noch keine Absicht,

geschweige denn eine feindliche Handlung. Derselben Ansicht begegnen wir bei von Liszt: „Maßgebend ist der Bestimmungsort der Ware, d. h. der wirkliche Bestimmungsort, nicht eine Scheinadresse. Dabei kommt aber nur derjenige Bestimmungsort in Frage, nach dem das Schiff die Ware zu bringen hat: nicht der Ort, an welchen, von jenem Bestimmungshafen des Schiffes aus, die Ware, sei es zur See, sei es auf dem Landwege, weiter gebracht werden soll."

Die englische Doktrin hat, wie wir oben erwähnt haben, im Fall „Springbok" derselben Ansicht Raum gegeben. Die englischen Kronjuristen bekämpfen in ihrem Urteil, welches bei der englischen Regierung, wie wir wissen, leider keine offenkundige Anerkennung fand, energisch die Rechtsanschauungen des amerikanischen Prisengerichtshofes. In diesem Urteile ist derselbe Rechtsgrundsatz ausgesprochen, den auch wir verteidigen müssen: Es gibt kein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen.

Unterstützt finden wir diese Ansicht im „Manual of Naval Prize Law"[1]), in dem es heißt: . . . . . „if the destination of the Vessel be Neutral, then the destination of the Goods on board should be considered Neutral, notwithstanding it may appear from the Papers or otherwise that the Goods themselves have an ulterior Hostile destination, to be attained by transhipment, overland conveyance, or otherwise" chap. X. § 178. 3.

Es kann nicht verkannt werden, daß man mit der Festlegung dieses Grundsatzes dem von amerikanischen Prisengerichten angestrebten Prinzip der „continuous voyages", wonach ein beabsichtigter Weitertransport der Waren zu Lande vom neutralen Hafen aus nach einem feindlichen Gebietsteile die Reise des Schiffes zu einer verbotswidrigen Führung von Contrebande machen kann, alle Geltung absprechen wollte.

Trent. Als sehr instruktiv für die Frage des Contrebandierens zwischen neutralen Häfen mag der berühmte „Trent"-Fall gelten, den wir an dieser Stelle zu erwähnen haben. Dieser Fall hat die Frage aufgeworfen, ob ein neutrales Schiff sich seines neutralen Charakters verlustig macht und sich der Verurteilung aussetzt, sobald es von einem neu-

[1]) Godfrey Lushington, A Manual of Naval Prize Law (London 1866).

tralen Hafen nach einem anderen unter seinen Passagieren Personen befördert, welche sich in diplomatischer Mission der einen kriegführenden Partei nach einem neutralen Lande befinden.

Die Regierung der im Aufstand befindlichen Südstaaten der nordamerikanischen Union schickte im Oktober 1861 zwei Agenten, Mason und Slidell, mit dem Auftrage ab, in Frankreich und England Unterstützung für die Südstaaten zu suchen und Bündnisse zu schließen.

Am 7. November schifften sich die beiden Agenten in Havanna auf dem englischen Postdampfer „Trent“ ein, der via St. Thomas nach England — einem neutralen Lande — bestimmt war. Dem Kapitän sowie den Rhedern war die geheime Mission bekannt.

Ungefähr neun engliche Seemeilen vor Cuba, in der Nähe der Bahama-Inseln, wurde die „Trent“ am 8. November von dem amerikanischen Kriegsschiffe der Nordstaaten „San Jacinto“ angehalten und gezwungen, die beiden Gesandten Mason und Slidell mit ihren Sekretären Eustis und Mac Farland auszuliefern.

Die „Trent“ konnte dann ihre Reise fortsetzen.

Die Gesandten wurden nach den Vereinigten Staaten zurückgebracht und dort gefangen gehalten.

Nicht nur der südstaatliche Präsident Jefferson Davis protestierte in seiner Kongreßbotschaft heftig gegen diese „Verletzung der selbst unter Barbaren heilig gehaltenen Gesandtschaftsrechte“, sondern England forderte energisch Genugtuung und bestand auf Freigabe der Gefangenen und entsprechender Entschädigung.

Earl Russel richtete daher am 30. November 1861 ein Schreiben an die Unionsregierung und verlangte die Herausgabe der Gefangenen und angemessene Genugtuung. In seiner Note hieß es: „Es stellt sich mithin heraus, daß gewisse Per„sonen mit Gewalt aus einem britischen, auf einer gesetz„mäßigen und harmlosen Reise begriffenen Schiffe fortgeschleppt „worden sind, und es ist dies eine Gewalttat, welche eine Be„schimpfung der britischen Flagge und eine Verletzung des „Völkerrechts bildet. Ihrer Majestät Regierung will gern „glauben, daß der Schritt ohne Ermächtigung getan worden

„und aus einem Mißverständnis hervorgegangen ist, da die „Regierung der Vereinigten Staaten sehr wohl wissen muß, „daß die britische Regierung eine solche Verletzung ihrer „Nationalehre nicht ohne die gebührende Genugtuung hingehen „lassen wird. Auch will die britische Regierung nicht gern „glauben, daß die Vereinigten Staaten die Erörterung einer so „wichtigen Frage mit Vorbedacht unnötigerweise gewaltsam „hervorrufen wollten. Ihrer Majestät Regierung vertraut darauf, „daß die Regierung der Vereinigten Staaten aus freien Stücken „die Genugtuung gewähren wird, welche allein die britische „Regierung zufrieden stellen kann, nämlich, daß sie die vier „Gefangenen freiläßt und an Lord Lyons übergibt, damit sie „wieder unter britischem Schutz stehen, und daß sie sich in „passender Weise wegen der begangenen Gewalttat entschuldigt."

Gleichzeitig gab die britische Regierung ihrem Botschafter in Washington, Lord Lyons, die Weisung, sich sofort von seinem Posten zurückzuziehen, falls die Unionsregierung wegen des Vorfalls keine Genugtuung leisten würde.

Die Unionsregierung in Washington aber beharrte auf der Ansicht, daß die vier feindlichen Agenten der Kriegscontrebande gleich zu achten seien.

Um seiner Forderung Nachdruck zu geben, rüstete England zum Kriege; es erließ bereits die in der Aussicht auf einen Kriegsfall üblichen Ausfuhrverbote.

Am 3. Dezember unterstützte Frankreich die englische Forderung.

In der Protestnote des französischen Ministers des Auswärtigen, Thouvenel, an den kaiserlichen Gesandten in Washington heißt es:

„Si, à notre grand regret, le cabinet de Washington était disposé à approuver la conduite du commandant du San Jacinto, ce serait, ou en considérant M. M. Mason et Slidell comme des ennemis, ou en ne voyant en eux que des rebelles. Dans l'un comme dans l'autre cas, il y aurait un oubli extrêmement fâcheux de principes sur lesquels nous avions toujours trouvé les Etats-Unis d'accord avec nous. — A quel titre, en effet, le croiseur américain aurait-il, dans le premier cas, arrêté M. M. Mason et Slidell? Les Etats-Unis ont admis avec nous, dans les traités conclus entre les deux pays, que la liberté du

pavillon s'étendait aux personnes trouvées à bord, fussent-elles ennemies des deux parties, à moins qu'il ne s'agît de gens de guerre actuellement au service de l'ennemi. M. M. Mason et Slidell étaient donc en vertu de ce principe, que nous n'avons jamais rencontré de difficulté à faire insérer dans nos traités d'amitié et de commerce, parfaitement libres sous le pavillon neutre de l'Angleterre." . . . . .

Und weiterhin begründet der Minister das völkerrechtswidrige Vorgehen des Führers der „San Jacinto" und verurteilt mit Recht das Verhalten der amerikanischen Regierung, indem er in der Note fortfährt: „Le Trent n'avait pas pour destination un point appartenant à l'un des belligérants. Il portait en pays neutre sa cargaison et ses passages, et c'était de plus dans un port neutre qu'il les avait pris. S'il était admissible que dans de telles conditions le pavillon neutre ne couvrît pas complètement les personnes et les marchandises qu'il transporte, son immunité ne serait plus qu'un vain mot: à chaque instant le commerce et la navigation des puissances tierces auraient à souffrir de leurs rapports innocents ou même indirects avec l'un ou l'autre des belligérants. Ces derniers ne se trouveraient plus seulement en droit d'exiger du neutre une entière impartialité, de lui interdire toute immixtion aux actes d'hostilité, ils apporteraient à sa liberté de commerce et de navigation des restrictions dont le droit international moderne s'est refusé à admettre la légitimité. On en reviendrait, en un mot, à des pratiques vexatoires contre lesquelles, à d'autres époques, aucune puissance n'a plus vivement protesté que les Etats-Unis[1])." . . . . .

Diese energische Sprache genügte, um die Mächte aufzurütteln, den Protest gegen das Verhalten der amerikanischen Regierung zu unterstützen. Schon am 18. Dezember folgte Österreich, und wenige Tage später, am 25. Dezember, Preußen dem Vorgehen der französischen Regierung. Andere Mächte schlossen sich der gemeinschaftlichen Kundgebung nach und nach an. Auch die öffentliche Meinung in Europa hatte sich bald mit seltener Einstimmigkeit auf das entschiedenste für den verletzten Teil ausgesprochen.

[1]) Soetbeer, Neue Sammlung offizieller Aktenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten, Heft II, S. 49 ff, Hamburg 1862.

So hatte das einmütige Auftreten der Neutralen, welches in diesem Falle einem völkerrechtlichen Gedanken zur Anerkennung verholfen hatte, das schließliche Nachgeben der Nordstaaten zur Folge. Am 26. Dezember endlich erklärten diese in einer Note, daß sie bereit seien, die Kommissäre herauszugeben. Zwar begründeten sie ihre Nachgiebigkeit damit, daß sie kein weiteres Interesse an der Zurückhaltung der Kommissäre hätten.

Zum Überfluß legte Earl Russel am 23. Januar 1862 noch ausdrücklich Verwahrung gegen die unhaltbare nordstaatliche Theorie ein[1]).

Wenn auch die amerikanische Regierung den Kapitän der „San Jacinto" zu dem großen öffentlichen Dienst, den er ihr geleistet hatte, beglückwünschte, wenn auch seine Tat von einer Anzahl hervorragender amerikanischer Juristen gebilligt wurde, so haben die Regierungen vieler europäischer Staaten und auch später die Doktrin das Vorgehen des amerikanischen Kapitäns scharf verurteilt.

Wir verweisen für diesen Fall auf den von Bluntschli in seinem Lehrbuch über Völkerrecht aufgestellten Rechtssatz:

> „Ebensowenig ist es Contrebande, wenn ein neutrales Schiff friedliche Angehörige des feindlichen Landes oder Gesandte desselben hin- oder wegführt."[2])

Und mit Bezug auf den „Trent-Fall" interpretiert er diese Regel mit den Worten:

> „Die Kriegspartei kann wohl verhindern, daß ein feindlicher Gesandter über ihr Gebiet reise, und ihn, wenn er es ohne ihre Erlaubnis tut, als eine politisch wichtige feindliche Person gefangen nehmen oder als Geisel behandeln, aber sie ist nicht dazu berechtigt, gegen ein neutrales Schiff auf offener See oder in neutralen Gewässern deshalb Gewalt zu brauchen, weil es solche Personen an Bord hat."

Die Verhaftung der Gesandten des amerikanischen Südbundes, Mason und Slidell, auf einem englischen Postschiff durch

[1]) Soetbeer, Neue Sammlung offizieller Aktenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten, Heft III, S. 90 ff, Hamburg 1862.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Buch IX, § 817.

ein nordamerikanisches Kriegsschiff war daher nicht gerechtfertigt und wäre auch dann nicht zu entschuldigen gewesen, wenn das neutrale Schiff aus einem feindlichen und nicht aus einem neutralen Hafen gefahren wäre[1]).

Die „Trent" befand sich bona fide auf einer Reise von einem neutralen Hafen nach einem andern. Sie war ein Postdampfer, gehörte mithin zu einer Schiffsklasse, die von jeder Belästigung verschont zu werden beanspruchen kann. Der Dampfer wurde nun einfach angehalten und wieder freigelassen, nachdem der Kapitän der „San Jacinto" eine Art schiedsrichterlichen Verfahrens an Bord der „Trent" vorgenommen hatte. Es mag human und rücksichtsvoll genannt werden, daß der Kapitän der „Jacinto" die „Trent" nicht zwecks Aburteilung vor einem Prisengerichte aufbrachte und auf diese Weise den Passagieren des Postdampfers jegliche Belästigung ersparte. Dies war auch der Grund, den er anführte, um sein Verhalten in den Augen seiner Regierung als korrekt erscheinen zu lassen. Sein Vorgehen widerspricht aber insofern jeder gesetzlichen Regel, als jeder Kapitän eines Kriegsschiffes nur dann berechtigt ist, ein angehaltenes Schiff aufzubringen, wenn ein Grund hierzu vorliegt, nicht aber die Maßnahmen treffen darf, in eigener Person über Besatzung und Ladung abzuurteilen. Dies muß ausschließlich Aufgabe eines Prisengerichtes bleiben.

Ähnliche Übergriffe der Kriegführenden, wie der „Trent"-Fall einen solchen gezeigt hatte, sind bereits aus früheren Zeiten zu registrieren.

Im Jahre 1744 wurde der französische Gesandte, Marschall Bellaisle, auf dem Wege nach Berlin, in einem Ort des Kurfürstentums Hannover, dessen Souverän, der König von England, mit Frankreich im Kriege war, von englischen Agenten aufgegriffen und als Gefangener nach England gebracht. Weder die französische noch die preußische Regierung erhoben in diesem Falle Beschwerde.

Mercury. Das Jahr 1780 verzeichnet in der Geschichte die Verhaftung des amerikanischen Präsidenten Laurens, der sich in diplomatischen Angelegenheiten auf einem amerika-

[1]) Vergl. auch Harcourt, Revue marit. et colon. Liv. XIX, p. 514; Perels, Das internat. öffentl. Seerecht d. Gegenwart, § 47.

nischen Schiffe nach dem Haag begab. Der Kapitän des Schiffes wurde von einem englischen Kreuzer gezwungen, den Präsidenten auszuliefern.

Dieses Vorkommnis wurde allgemein von juristischen Autoritäten der Vereinigten Staaten als Präcedenzfall für den Fall „Trent“ angeführt. Man übersah aber ganz und gar, den entscheidenden Umstand zu beachten, daß Laurens sich tatsächlich auf einem nordamerikanischen, sogar bewaffneten Schiffe, dem „Mercury“[1]), und nicht, wie irrtümlich behauptet wurde, an Bord eines unter neutraler Flagge fahrenden holländischen Schiffes befunden hatte. Die Aufgreifung des amerikanischen Präsidenten war in diesem Falle also vollkommen gerechtfertigt. Wären Mason und Slidell auf einem unter amerikanischer Flagge segelnden Fahrzeuge angetroffen worden, so hätte man die Rechtmäßigkeit ihrer Gefangennahme überhaupt nicht widerlegen können. So aber reisten sie unter dem Schutze der neutralen Flagge der „Trent“ und waren nach Grundsätzen des Völkerrechtes gefeit gegen jeglichen Übergriff der Kriegführenden.

Dem „Trent-Fall“ kann vielleicht die Antwort auf die viel erörterte Frage entnommen werden, ob die englischen Behörden ein Recht gehabt hätten, den Präsidenten Krüger festzunehmen, als er sich auf dem holländischen Schiffe „Gelderland“ im September 1900 nach Europa begab.

Wir müssen diese Frage verneinen.

Bundesrat. General. Herzog. Im südafrikanischen Kriege hat es sich von neuem gezeigt, daß das internationale Seerecht leider noch voll von Kontroversen ist.

Das Recht der Beschlagnahme neutraler Handelsschiffe ist in englischen Augen wieder als Machtfrage hervorgetreten, welche auf den neutralen Handel und Verkehr lähmende und hindernde Wirkung ausüben sollte.

Die britische Regierung war bei Ausbruch des Krieges augenscheinlich durch falsche Berichte ihrer Spione zu der

[1]) In der Prisenliste vom 3. September 1780 heißt es: „By the Vestal and Fairy, brig Mercury, Congress Packet, 60 Tons, 4 guns, 14 men, from Philadelphia“.

Überzeugung gelangt, daß deutsche Schiffe Waffen und Munition den Buren zuführten. Wenn die Engländer richtig unterrichtet gewesen wären, so hätten sie wissen müssen, daß die Buren mit Waffen und Munition so reichlich versehen waren, daß eine neue Zufuhr in größeren Mengen nicht nötig erschien.

Ihr Verdacht wurde nun sogar noch durch den Umstand bestärkt, daß viele europäische Soldaten und auch eine bedeutende Anzahl europäischer Offiziere verschiedener Nationen sich von den Buren zum Kriegsdienst hatten anwerben lassen.

Der englischen Regierung war gemeldet worden, daß der nach Delagoa-Bai bestimmte Reichspostdampfer „Bundesrat" drei deutsche und zwei österreichische Offiziere an Bord haben sollte, welche in dem Verdacht standen, für die Sache der Buren kämpfen zu wollen.

Dem britischen Kreuzer „Magicienne" wurde daher der Befehl gegeben, den Dampfer „Bundesrat" anzuhalten und die Ladung zu beschlagnahmen. Am 29. Dezember 1899 erfolgte die Aufbringung des Dampfers.

Wenige Tage später, am 4. Januar 1900, wurde der Dampfer „General" der „Deutschen Ostafrika-Linie" vor Aden angehalten, und am 6. Januar wurde der Postdampfer „Herzog" derselben Linie durch das britische Kriegsschiff „Thetis" nach Durban aufgebracht.

Charakteristisch für die Geschichte der Beschlagnahme des deutschen Dampfers „Bundesrat" erscheint ein Brief, den eine in London herausgegebene englische Kolonialzeitschrift für Südafrika enthielt.

Aus demselben geht klar hervor, daß nichts weiter als starker Konkurrenzneid und großer Ärger in den schiffahrttreibenden Kreisen der Engländer zu dieser Handlungsweise der englischen Behörden geführt hat.

Der Brief, welcher vom 14. Dezember datiert, also aus einer Zeit vor der Beschlagnahme des Dampfers „Bundesrat" stammt, lautet, in schlechtem Geschäftsstil geschrieben, auszugsweise:

„Mr. Rennie, like other British shipowners, has had a „deal of apparently gratuitous trouble with the authorities „over shipping cargo to Delagoa-Bay. He says it is either

„right or wrong. If it is wrong, he does not want to do „it; if it is right, he does not see, why cargo should go „out of British into German bottoms. The goods get there „all the same whatever the authorities may do.“[1])

Es diene zur Erklärung, daß Rennie einer der Inhaber der „Aberdeen-Line“ war, welche zusammen mit der „Castle-Line“ und „Union-Line“ sowie anderen englischen Linien den sogenannten Ring der englischen Dampfschiffahrtslinien nach Südafrika bildet.

Dieser Ring fesselt die Verlader durch in gewissen Perioden ausgekehrte Rabatte an die dem Ring angehörenden Linien, sodaß dieselben nur mit diesen Linien verladen können, es sei denn, daß sie den oben erwähnten Rabatt verlieren wollen. Außer den englischen Linien haben nur deutsche Linien das kontraktliche Zugeständnis erhalten, daß alle Verlader, ohne Verlust des Rabattes, auch mit den englischen Linien verladen können. Es sind dieses die „Deutsch-Australische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft“ für die Kaphäfen und die „Deutsche Ost-afrika-Linie“ für Durban und Delagoa-Bai. Weitere Linien haben dieses Zugeständnis bisher nicht zu erhalten vermocht, so vor allem die französischen Linien nicht. Alle großen Firmen und Verlader in Südafrika verschiffen daher nicht mit den Franzosen, die nur gelegentlich einige französische Güter kleinerer Firmen, wie Wein und Kognak, nach Delagoa-Bai bringen, im übrigen aber ihre Dampfer mit Madagaskar-Ladung füllen. Die Franzosen waren daher zur Zeit der Beschlagnahme deutscher Dampfer kein nennenswerter Faktor im südafrikanischen Geschäft. Auch heute noch nicht brauchen die Engländer die Franzosen als Konkurrenten zu fürchten.

Aus diesem Grunde sprach auch Rennie in seinem Briefe nur von den „German bottoms“, in die seine Ladung überginge, wenn er nicht nach der Delagoa-Bai führe.

Da nun die englische Regierung gesetzlich erklärt hatte, daß sie alle Güter konfiszieren würde, die mit englischen Dampfern nach den beiden südafrikanischen Republiken verladen würden, so war nach der obigen Darstellung die „Deutsche Ostafrika-Linie“ die einzige Linie, mit der das regelmäßige

[1]) Vergl. „Hamburger Nachrichten“, No. 14, 17. Januar 1900.

Geschäft gewöhnlicher Kaufmannsgüter nach Transvaal sich vollziehen konnte, es wäre denn, daß einige Verlader ihren Rabatt bei den englischen Linien fallen ließen und mit „Outsiders“ verluden.

Aus diesen zur Zeit des Ausbruches des Krieges bestehenden Tatsachen erklärt sich zur Genüge die große Eifersucht der Engländer unter den damaligen Verhältnissen.

Genau wie vor dem Transvaalkriege gegen die Transvaalregierung wurde von den englischen Dampferlinien eine Zeitungshetze gegen die „Deutsche Ostafrika-Linie“ ins Leben gerufen. Es wurde die Fabel zur Hilfe genommen, daß die deutsche Linie große Quantitäten Kriegscontrebande beförderte, um die englische Regierung zu bewegen, um jeden Preis gegen die „Deutsche Ostafrika-Linie“ einzuschreiten und ihr das augenblickliche Monopol nach der Delagoa-Bay zu nehmen. Die englische Regierung ging auf die Wünsche der englischen Dampfschiffslinien ein und erklärte durch ihr Vorgehen der deutschen Linie den Krieg, um die Interessen des englischen Handels zu wahren.

Bestätigung fand dies durch die Tatsache, daß nur die Schiffe der „Deutschen Ostafrika-Linie“ beschlagnahmt und die französischen Schiffe vollkommen unberührt gelassen wurden.

Und da griff man zu dem völkerrechtswidrigen Mittel, neutrale deutsche Handelsschiffe zu beschlagnahmen.

Die „Deutsche Ostafrika-Linie“ hatte, um allen und jeden Einwendungen vorzubeugen, die seitens der englischen Regierung infolge des Krieges in Südafrika hätten erhoben werden können, Veranlassung genommen, alles, was als Kriegscontrebande angesehen werden konnte, von der Beförderung auf ihren Schiffen auszuschließen. Sie hatte daher, obgleich eine völkerrechtliche Verpflichtung in diesem Falle, wie wir weiterhin erkennen werden, nicht vorlag, lediglich um Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen und die Verlader anderer Güter nicht in Unannehmlichkeiten zu bringen, sofort nach Ausbruch des Krieges zwei Ladungen Waffen und Munition, welche bereits vorher an Bord ihrer Schiffe verladen waren, nicht an den Bestimmungsort gebracht, sondern in Dar-es-Salaam und in Port Said gelöscht. Die letztere Sendung wurde mit einem anderen Dampfer derselben Linie nach Hamburg zurückbefördert. Die

erste Sendung blieb in Dar-es-Salaam mit der Bestimmung liegen, daß sie ohne besonderen Auftrag der Linie nicht weiterbefördert werden könnte.

Der Dampfer „Bundesrat“ wurde nun trotz aller Vorsichtsmaßregeln der „Deutschen Ostafrika-Linie“ von dem englischen Kriegsschiffe „Magicienne“ aufgebracht und nach dem englischen Hafen Durban gebracht.

Die englische Regierung erklärte ihn als „suspicious for carrying contraband“.

Der Dampfer hatte in Hamburg, Antwerpen, Lissabon und Neapel für verschiedene Plätze Ost- und Südafrikas Ladung eingenommen.

Wie aus den Manifesten des Dampfers hervorging, konnte unter der darin verzeichneten Ladung nicht einmal der Fall „möglicher Contrebande“ konstatiert werden. Selbst solche Waren, die als Kriegsproviant für die Buren hätten angesehen werden können, waren offenbar in diesem Dampfer außerordentlich wenig verladen gewesen.

Alles, was die englische Presse über an Bord befindliche Sättel, oder sonstige, den Buren für die Kriegsführung nützliche Kriegsmaterialien, die an Bord sein sollten, verlauten ließ, beruhte auf Erfindung. Die Möglichkeit hätte wohl bestehen können, daß von Plätzen, die an der Ostküste Afrikas nördlich der Delagoa-Bai liegen, solches Kriegsmaterial verladen worden wäre, wovon die Linie zur Zeit der Beschlagnahme noch nicht unterrichtet sein konnte. Bei den Instruktionen, welche die „Deutsche Ostafrika-Linie“ aber in dieser Hinsicht ihren Kapitänen und Agenten gegeben hatte, erschien auch dieses ausgeschlossen, umsomehr, als außer Deutsch-Ostafrika nur portugiesische und englische Häfen in Betracht kamen.

Zur Zeit der Beschlagnahme des Dampfers war die für die nördlichen Plätze Ostafrikas an Bord befindliche Ladung bereits gelöscht gewesen.

Es konnte sich daher lediglich um die Ladung handeln, welche sich für die Delagoa-Bai, für die portugiesischen Häfen Laurenco Marques, Inhambane und Quelimane an Bord befand. Der Umfang der Ladung nach diesen Plätzen betrug weniger als ein Zehntel der ursprünglichen Gesamtladung, sodaß der

Umfang der etwaigen möglichen Contrebande nur sehr gering im Verhältnis zur Gesamtladung sein konnte.

Die Beschlagnahme des Dampfers „Bundesrat“ erfolgte vermutlich auf portugiesischem Gebiet, doch lassen wir dies dahingestellt, da näheres hierüber nicht bekannt wurde.

Der deutsche Konsul in Durban erhob noch am selben Tage, als die Beschlagnahme erfolgte, Protest bei dem Gouverneur von Natal.

Graf Bülow, der damalige Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, ersuchte am folgenden Tage den englischen Botschafter am berliner Hofe, Sir Frank Lascelles, die Freigabe des Dampfers unverzüglich zu veranlassen.

Dem Gesuch wurde nicht Folge gegeben, sodaß sich Graf Bülow gezwungen sah, dies Verlangen mehrmals in sehr entschiedener Sprache zu wiederholen, und überdies den deutschen Botschafter in London, Grafen Hatzfeldt, beauftragte, bei dem britischen Premierminister, Lord Salisbury, wegen der Handlungsweise der englischen Kriegsschiffe vorstellig zu werden.

Trotzdem war tagelang in der Angelegenheit des Dampfers „Bundesrat“ kein Fortschritt zu verzeichnen.

Der am 4. Januar angehaltene Dampfer „General“ wurde auf Anordnung der britischen Behörden in Aden mit englischen Truppen besetzt und gezwungen, die Ladung zu löschen. Die Reichsregierung legte sofort Protest ein. Die englischen Behörden ordneten eine beschleunigte Durchsuchung an. Trotzdem dauerte diese nicht weniger als 5 Tage, wodurch die Passagiere des Dampfers, unter denen sich viele in amtlicher Stellung befanden, erheblichen Schaden erlitten.

Am 10. Januar erst konnte der „General“ seine Fahrt fortsetzen. Es wurden auf demselben einige Chemikalien und Radachsen gefunden — sonst nichts.

Am 6. Januar hatte ein Telegramm aus Durban an die „Deutsche Ostafrika-Linie“ die durch das englische Kriegsschiff „Thetis“ nach diesem Hafen erfolgte Einbringung des Reichspostdampfers „Herzog“ gemeldet, welcher am 12. Dezember 1899 mit mehreren „Rote Kreuz“-Expeditionen den Suezkanal verlassen hatte.

Auch in diesem Falle wurde seitens der deutschen Regierung sofort in London Beschwerde erhoben.

Inzwischen verlangten selbst englische Blätter Beschleunigung der Durchsuchung der angehaltenen deutschen Postdampfer. Die „Daily News“ schrieb damals, es sei sehr töricht, die Eigentümer der Schiffe warten zu lassen, während diese ihre eigene Regierung um Abhilfe bestürmten. Man sollte es nicht dahin kommen lassen, daß die Angelegenheit infolge von Verzögerung zu einer Quelle der Mißstimmung zwischen beiden Ländern werde.

Der Dampfer „Herzog“ wurde, nachdem sich die englischen Behörden in Durban davon überzeugt hatten, daß ein genügender Grund der Festhaltung des Schiffes nicht vorlag, bereits am 10. Januar, ohne daß er vor das Prisengericht gestellt wurde, freigegeben.

Währenddessen wurde die Durchsuchung des Dampfers „Bundesrat“ fortgesetzt. Bis zu diesem Tage hatte man aber nichts gefunden, was irgendwie verdächtig gewesen wäre. Den farbigen Passagieren gestattete man an Land zu gehen; alle Europäer jedoch wurden einige Tage zurückgehalten und von Matrosen überwacht. Die Post gab man frei, welche mit S. M. S. „Condor“ nach der Delagoa-Bai befördert wurde.

Als die Engländer sahen, daß sie mit der Wegnahme von deutschen Schiffen keinen Erfolg hatten, schienen sie es mit österreichischen Dampfern versuchen zu wollen.

Am 9. Januar wurde aus Aden gemeldet, daß auf einem österreichischen Lloyddampfer eine Menge amerikanisches Mehl vorgefunden wurde, das vermutlich nach Transvaal bestimmt war. Das Mehl wurde zurückgehalten, da das Prisengericht hierüber eine Entscheidung treffen sollte. Am 11. Januar jedoch wurde diese Ladung wieder freigegeben, da die britische Regierung beschlossen hatte, daß Nahrungsmittel, die auf neutralen Schiffen befördert wurden und für neutrale Häfen bestimmt waren, der Beschlagnahme nicht unterworfen sein sollten, ausgenommen, wenn aus den Ladungsverzeichnissen der Schiffe hervorginge, daß die Nahrungsmittel für den Feind bestimmt seien. In diesem Falle sollten sie als Contrebande behandelt werden.

Die Verschleppung der Angelegenheit des Reichspostdampfers „Bundesrat“ durch die britischen Behörden in Durban erweckte bald den Eindruck, daß diese zögerten, mit dem

Eingeständnis in die Öffentlichkeit zu treten, daß sie auch im Falle „Bundesrat“ sich geirrt hatten. Man wartete vergebens auf Erledigung, trotzdem das dringende Verlangen, den Dampfer freizulassen, wiederholt an die englische Regierung gestellt und diese darauf hingewiesen wurde, daß jeder Tag der weiteren Verzögerung die Entschädigungssumme erhöhen würde.

Obgleich die englische Regierung ihre Behörden anwies, die Erledigung der Durchsuchung so schleunigst wie möglich herbeizuführen („search should be carried out as rapidly as possible“), erforderte dieselbe volle 21 Tage. Am 18. Januar 1900 endlich erfolgte die Freigabe des Dampfers „Bundesrat“. Der Dampfer konnte die gelöschte Ladung wieder einnehmen und am 21. Januar nach einer 24tägigen Unterbrechung seiner Fahrt von Durban in See gehen.

Der Schaden, den die „Deutsche Ostafrika-Linie“ für sich allein in Anrechnung brachte, betrug schätzungsweise eine Million Mark.

Soweit der Tatbestand.

Betrachten wir nun die völkerrechtliche Seite der Beschlagnahme des Reichspostdampfers „Bundesrat“.

In seiner Antwort auf die Interpellation des Abgeordneten Möller-Duisburg in der denkwürdigen Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 ließ Graf Bülow zutreffend durchblicken, daß es sich bei der Angelegenheit „Bundesrat“, wenn man sie jedes Vorwandes entkleiden wollte, um eine pure Machtfrage und nicht um eine Rechtsfrage handelte. Praktisch bedeutungsvoll ist in diesem Teil der Bülowschen Rede nur die Erklärung, daß es England abermals ablehne, der Auffassung beizutreten, daß für neutrale Schiffe und die nach neutralen Häfen konsignierten Waren der Begriff der Kriegscontrebande überhaupt nicht Platz greife. Diese Weigerung Englands beruht jedenfalls auf der alten Auffassung, daß es nicht in seinem Interesse liegt, sich auch nur eines der Zwangsmittel freiwillig zu begeben, die ihm unter Umständen helfen können, seine dominierende Stellung als Seemacht aufrecht zu erhalten, einerlei, ob es sich dabei um eine Maßregel handelt, die von den mo-

dernen Anschauungen über das Kriegsrecht zur See verpönt wird, oder nicht.

Zu diesen modernen Anschauungen über das Seerecht zu Kriegszeiten rechnen wir auch den von uns oben verteidigten Grundsatz: Neutraler Bestimmungshafen des Schiffes schließt Contrebande aus.

Der deutsche Botschafter, Graf Hatzfeldt, vertritt diesen Standpunkt auch in seiner Note vom 4. Januar 1900 an den britischen Premierminister, Lord Salisbury, in welcher zunächst das Verfahren vor einem Prisengerichte in der „Bundesrat"-Affäre als nicht gerechtfertigt angesehen wird, und es dann weiter heißt: „Diese Ansicht beruht auf der Erwägung, daß das Verfahren vor einem Prisengerichte nur in solchen Fällen berechtigt ist, und daß, was immer auch an Bord des „Bundesrat" gewesen sein mag, Kriegscontrebande darunter nicht gewesen sein konnte, da es gemäß den anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechtes keine Kriegscontrebande im Verkehr zwischen neutralen Häfen geben kann. Dies ist die Ansicht, welche die britische Regierung im Falle der Beschlagnahme des Dampfers „Springbok" im Jahre 1863 bekundet hat, entgegen dem Urteil des amerikanischen Prisengerichts, und diese Ansicht hat auch die britische Admiralität in ihrem „Handbuch für das Seeprisenrecht" (Manual of Naval Prize Law) vom Jahre 1866 ausgesprochen. Die Kaiserliche Regierung hält dafür, daß im Hinblick auf folgende Stellen dieses Handbuches: „Die Bestimmung eines Schiffes ist als neutral zu betrachten, wenn sowohl dessen Bestimmungshafen wie jeder der auf seiner Reise anzulegenden Zwischenhäfen neutral ist" („A Vessel's destination should be considered Neutral, if both the port, to which she is bound and every intermediate port at which she is to call in the course of her voyage be Neutral", chap. X, § 176) und „die Bestimmung des Schiffes ist maßgebend für die Bestimmung der an Bord geführten Güter" („The destination of the Vessel is conclusive as to the destination of the Goods on board", chap. X, § 178, 1), sie vollkommen berechtigt ist, die Freilassung des „Bundesrat" ohne Untersuchung durch ein Prisengericht zu verlangen".

In seiner Antwortnote vom 10. Januar 1900 an den Bot-

schafter, Sir Frank Lascelles, widerlegt Lord Salisbury die vom Grafen Hatzfeldt aufgestellte Behauptung, daß die britische Regierung dem amerikanischen Prisengerichtsurteile im Falle „Springbok“ widersprochen oder es angefochten habe.

„Bei der ersten Beschlagnahme dieses Schiffes und der einseitigen und unvollständigen Feststellung der Tatsachen durch die Eigentümer“, so heißt es weiter in dieser Note, „benachrichtigte der damalige Staatssekretär des Auswärtigen, Earl Russel, I. M. Minister in Washington, daß keine Rechtfertigung für die Beschlagnahme des Schiffes und seiner Ladung vorzuliegen scheine; daß die vermutliche Ursache, nämlich, daß sich in dem Manifest Waren angegeben befänden, über die der Kapitän keinen Aufschluß geben könne, die Beschlagnahme gewiß nicht rechtfertigen konnte, besonders da die Bestimmung des Schiffes im guten Glauben neutral gewesen zu sein schien, aber, daß es insofern wahrscheinlich war, daß das Schiff zu dem Zeitpunkt vor ein Prisengericht der Vereinigten Staaten zur Aburteilung gebracht worden war, und daß diese bald erfolgen könnte, wenn sie nicht schon erfolgt sei, daher die einzige Weisung, die er augenblicklich Lord Lyons geben konnte, dahin gehe, die Prozeßführung und das Urteil des Gerichtshofes zu beobachten und schließlich über den Verlauf und das Ergebnis der Verhandlung ausführlich zu berichten. Das Prisengericht der Vereinigten Staaten verfügte durch ein längeres und begründetes Urteil die Beschlagnahme des Schiffes wie der Ladung. Die Eigner riefen I. M. Regierung an, damit sie eingreife, und legten zur Unterstützung ihrer Ansicht dem Gesuch ein Gutachten von zwei hervorragenden englischen Konsuln bei. Der wirkliche Streit drehte sich nach diesem Gutachten darum, daß die Waren tatsächlich bona fide an einen Neutralen zu Nassau adressiert waren. Der Fall kann also nicht zur Unterstützung der von der deutschen Regierung jetzt aufgestellten Lehre angezogen werden. I. M. Regierung hat sich jedoch nach Anhören der Rechtsbeamten der Krone ausdrücklich geweigert, einen diplomatischen Einspruch oder irgend sonst eine Widerrede gegen die Entscheidung des Prisengerichts der Vereinigten Staaten zu erheben, auch hat sie keine Meinungsverschiedenheit gegenüber dieser Entscheidung auf Grund ihrer Unterlagen geltend gemacht“. —

Graf Hatzfeldt befand sich jedenfalls im Recht, wenn er in seiner Note auf die Urteile der englischen Kronjuristen im Falle „Springbok“ zurückgriff.

Das „Springbok“-Urteil[1]) wurde, wie wir wissen, von den damaligen Kronjuristen als völkerrechtswidrig anerkannt.

Die britische Regierung hat sich nie zu einer Erklärung herbeigelassen, daß sie den von ihren juristischen Beratern niedergelegten Ansichten nicht zustimmen könne; dies vermochte sogar Lord Salisbury in seiner Antwortnote an den Grafen Hatzfeldt nicht in Abrede zu stellen.

Ihr stillschweigendes Verhalten dem Urteile des amerikanischen Prisengerichtes gegenüber ließ jedoch erkennen, daß sie, die Regierung, in diesem Falle die Rechtsanschauung der Kronjuristen nach außen hin nicht vertreten konnte. Dieses führt auch Lord Salisbury in seiner Antwort an und versucht mit dieser wenig sachlichen Begründung die Berufung des Grafen Hatzfeldt auf die damaligen Ansichten der britischen Regierung zurückzuweisen.

Wenn nun der britische Premierminister weiterhin behauptet, daß sich nur deswegen im Falle „Springbok“ ein Streit entspann, weil die Ladung des Schiffes tatsächlich bona fide einem Neutralen zugeführt wurde, und dieses ein weiterer Grund wäre, diesen Fall nicht als Beispiel für den Fall „Bundesrat“ heranzuziehen, so klingt dieses, als ob man den Eigentümern und Verladern des Dampfers „Bundesrat“ alle bona fides absprechen wollte. Oder soll damit etwa gesagt sein, daß Hamburg und Laurenco Marques im südafrikanischen Kriege nicht die gleiche neutrale Stellung einnahmen, wie London und Nassau im nordamerikanischen Bürgerkriege?

Lord Salisbury hat außerdem bei der Vorbringung seiner Gründe, weswegen der Fall „Springbok“ nicht einen Vergleich zum Fall „Bundesrat“ bilden könnte, ganz und gar übersehen, daß jener Dampfer nicht allein wegen Contrebande, sondern auch wegen versuchten Blockadebruches aufgebracht wurde.

Über das „Manual of Naval Prize Law“, aus welchem Graf Hatzfeldt mehrfach auf den Fall „Bundesrat“ bezügliche

[1]) Vergl. oben: Fall „Springbok“, Phillimore, vol. III, part. X, chap. II.

Stellen entnommen hatte, bekundet Lord Salisbury in seiner Antwortnote die folgende Ansicht:

„Das Werk, das in des Grafen Hatzfeldt Note als „Handbuch des Seeprisenrechtes der britischen Admiralität“ bezeichnet ist, und aus dem Graf Hatzfeldt einige Sätze als Ausdruck der Ansicht der Lordkommissare über diesen Gegenstand anführt, ist in Wirklichkeit ein ursprünglich durch Sir Godfrey Lushington zusammengestelltes Buch, das auf Anordnung der Lordkommissare herausgegeben wurde als ein Buch, das in geeigneter Form die allgemeinen Grundsätze aufstellte, von denen I. M. Offiziere in der Ausübung ihrer Pflichten geleitet werden; aber es ist niemals behauptet worden und kann auch nicht zugegeben werden, daß es eine erschöpfende oder maßgebende Aufstellung der Ansichten der Lordkommissare ist.“

Wie wir schon an einer früheren Stelle angedeutet haben, trägt dieses „Handbuch des Seeprisenrechtes“ die besondere Aufschrift: „Issued by authority of the Lord Commissioners of the Admiralty“.

Dies erweckt den berechtigten Anschein, daß wir es hier mit einer offiziellen Ausgabe zu tun haben. Noch bestärkt werden wir in unserer Vermutung dadurch, daß sich das Manual gleich zu Anfang in seiner Vorrede als „designed for the use of Officers of Her Majesty's Navy in time of war“ einführt.

Damit ist der Zweck dieses Handbuches festgelegt.

Ein Instruktionsbuch ist für die britischen Marineoffiziere geschaffen worden, welches ihnen die im Seekriege zu treffenden Maßnahmen für jeden einzelnen Fall vorschreiben soll. Die britische Admiralität hat nie Einwendungen gegen die Bestimmungen des Manual erhoben, ein Zeichen, daß sie stets von der Richtigkeit der in demselben aufgestellten Grundsätze überzeugt gewesen sein muß.

„Die Vorrede zu diesem Buche“, so heißt es weiter in der Note Salisburys, „hebt hervor, daß es nicht Fragen behandle, die in letzter Linie durch das Prisengericht zu entscheiden seien, sondern Fragen, welche die durch Ort und Zeitumstände bedingten Pflichten des Offiziers nicht beträfen.“ Die Richtigkeit seiner zweiten Behauptung können wir dem Minister nicht absprechen, wenn wir die folgenden, im Vorwort des Manual enthaltenen Worte heranziehen:

„Questions which will ultimately have to be disposed of by the Prize Court, but which do not concern the Officers duty of the place and hour, are not treated of here."[1])

Der Minister schenkt aber bei Zitierung dieser Stelle den unmittelbar vorangehenden Worten nicht die geringste Beachtung.

Es heißt dort: „An Officer would welcome a Book which directed him, briefly and clearly, what to do, what not to do".

Damit ist doch gesagt, daß der Verfasser des Buches in erster Linie im Auge hatte, den Marineoffizieren einen willkommenen Wegweiser zu verschaffen, aus dem sie sich entnehmen können, welche Vorschriften sie im Seekriege fremden Schiffen gegenüber zu befolgen haben.

Das Manual kann jedoch unmöglich auf jeden besonderen Fall Antwort geben. Daher meint denn auch anscheinbar der Verfasser in seiner Vorrede, daß ernste und schwierige Streitfragen nicht nach diesen Regeln, sondern ausschließlich von einem Prisengerichte beurteilt werden könnten.

Die Note Salisburys führt nun weiter aus: „Die Weisungen dieses Handbuches, die als praktische Vorschläge genügten in Kriegen, wie sie Großbritannien bisher geführt hat, sind durchaus nicht anwendbar in dem gegenwärtigen Falle eines Krieges mit einem Inlandstaate, dessen einzige Verbindung mit der See in ein paar Meilen Eisenbahn nach einem neutralen Hafen besteht."

Mit dieser weiteren Äußerung stellte der Minister sogar die Gültigkeit der Bestimmungen des Handbuches als noch bestehend in Frage. Er betrachtet das „Manual" anscheinend als antiquiert und dessen Bestimmungen als nur für die Praxis der früheren Seekriege zutreffend.

Diese Anschauung deckt sich aber wohl nicht mit dem Tatbestand, daß dem Manual von den seefahrenden Nationen und namentlich von englischen Marinekreisen bis in die letzte Zeit überall Beachtung geschenkt wurde und man seine Grundsätze als maßgebend zu würdigen verstand.

Auch muß es merkwürdig erscheinen, daß Lord Salisbury sich zu einer solchen Äußerung über das Handbuch erst in

[1]) Godfrey Lushington, A Manual of Naval Prize Law (London 1866), Preface.

dem Augenblick bewogen zu fühlen glaubte, als Graf Hatzfeldt sich in seiner Einspruchnote auf einige in diesem Buche enthaltene Stellen berief.

Wenn der Premierminister in seiner Note weiterhin behauptet, daß die vom Grafen Hatzfeldt zitierte Stelle aus dem Manual, „daß die Bestimmung des Schiffes maßgebend für die Bestimmung der an Bord geführten Güter sei" (The destination of the Vessel is conclusive as to the destination of the Goods on board"[1]) und dagegen ausführt:

„die zitierte Stelle kann nicht angewendet werden auf Kriegscontrebande, die sich an Bord eines neutralen Schiffes befindet, wenn diese Contrebande zur Zeit der Wegnahme adressiert war oder ausgeliefert werden sollte an einen Agenten des Feindes im neutralen Hafen, oder tatsächlich für Feindesland bestimmt war",

so scheint uns, daß die Heranziehung dieser Gründe für eine Widerlegung der Hatzfeldtschen Äußerungen der letzte Versuch ist, den aussichtslosen Kampf, den der Premierminister mit der deutschen Regierung aufgenommen hatte, wenigstens zu einem leidlichen Ende zu führen.

So tritt er denn auch am Schlusse seiner Note mit der folgenden Behauptung hervor:

„Die richtige Ansicht bezüglich der letzteren Art von Gütern ist, wie I. M. Rogierung glaubt, korrekt in § 813 von Prof. Bluntschlis „Droit International codifié" folgendermaßen aufgestellt (ich zitiere nach der französischen Übersetzung von 1874, 2. Auflage):

„Si les navires ou marchandises ne sont expédiés à „destination d'un port neutre que pour mieux venir en aide „à l'ennemi, il y aura contrebande de guerre, et la confis„cation sera justifiée."

(„Wird aber die Fahrt nach einem neutralen Hafen nur in der Absicht unternommen, um auf diesem Umwege sicherer die Kriegsführung des Feindes zu unterstützen, so ist das Contrebande und die Wegnahme gerechtfertigt."[2])

---

[1]) Godfrey Lushington, A Manual of Naval Prize Law (London 1866), chap. X, § 178, 1.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht (1868), Buch IX, § 813.

Salisbury scheut sich also nicht, zur Erhärtung des angestellten Beweises seiner Widerlegungen eine antiquierte völkerrechtliche Lehre, das veraltete Prisengerichtsprinzip der „continuous voyages", welches diesem von Bluntschli aufgestellten Satze zu Grunde liegt, aus der Vergessenheit zu holen.

Wir haben aber gesehen, daß die hieraus hervorgehenden Ansichten durch die modernen Anschauungen verdrängt wurden.

Der Beweis ist von uns erbracht worden, daß der im Manual[1]) vertretene Grundsatz: „Es gibt keine Contrebande zwischen neutralen Häfen" selbst dann gilt, wenn der neutrale Hafen unmittelbar neben dem Gebiet eines der Kriegführenden liegt, wohin die Ware leicht auf dem Landwege gebracht werden könnte.

Mithin konnte im Fall „Bundesrat" ein Contrebandieren zwischen Hamburg und Laurenco Marques sowie den anderen neutralen portugiesischen Häfen an der Delagoa-Bay überhaupt nicht zur Sprache gebracht werden.

Es kann nicht verkannt werden, daß eine Erweiterung dieses Völkerrechtssatzes, wie es die alte Lehre für solche Fälle, die einen Weitertransport der „möglichen" Contrebande in das feindliche Gebiet hinein vermuten lassen, vorschreibt, zu den bedenklichsten Konsequenzen führen würde.

Gesetzt den Fall, daß zwischen Deutschland und England ein Krieg ausbrechen würde. Sollten dann etwa die neutralen Häfen Antwerpen und Rotterdam insofern in Mitleidenschaft gezogen werden, als alle nach dorthin bestimmten neutralen Handelsschiffe sich einer Durchsuchung auf Contrebande hin zu unterwerfen hätten?

Ein anderer Fall.

Man denke sich Rußland in einen Krieg mit der skandinavischen Krone verwickelt. Dürfte in diesem Falle denn etwa die Einfuhr nach den neutralen deutschen Ostseehäfen kontrolliert werden, nur weil von diesen Plätzen aus ein Weitertransport von Contrebandeartikeln leicht auf dem Landwege nach Rußland hinein erfolgen könnte?

Was würden denn wohl die Engländer gesagt und getan haben, wenn z. B. im Juli oder August 1870 ein englisches

[1]) Vergl. oben: „Manual of Naval Prize Law", chap. X, § 178, 3.

Handelsschiff, das von England nach Rotterdam oder Amsterdam, also von neutralem Hafen zu neutralem Hafen bestimmt gewesen wäre und in England bestellte Ladung, darunter vielleicht auch Waffen, für ein holländisches Haus an Bord gehabt hätte, an der holländischen Küste durch ein französisches Kriegsschiff aufgebracht und nach Dünkirchen oder Calais eingebracht worden wäre? Und was würde England heute noch tun, wenn ein englischer Dampfer von einem deutschen Kriegsschiff angehalten würde und man seine Passagiere gegen alles Völkerrecht der Freiheit beraubte? —

Das sind Fragen, die wir kaum zu erörtern brauchen.

Ich glaube zur Genüge bewiesen zu haben, wie wenig stichhaltig die Behauptungen ausgefallen sind, welche Lord Salisbury zur Widerlegung der Graf Hatzfeldtschen Forderungen aufgestellt, und wie sehr die deutsche Regierung zu ihrem energischen Protest gegen den englischen Gewaltakt berechtigt war.

Rückblick.

Wir nannten die Kriegscontrebande einen flüssigen Begriff. An Hand der geschichtlichen Entwickelung taten wir dar, daß die Wissenschaft eine einheitliche begriffliche Fixierung der Contrebande nicht hat schaffen können, und daß die Praxis gar oft die etwa feststehenden Sätze der Theorie despektierlich behandelt. Das letztere ist nun zwanglos damit zu begründen, daß alle wissenschaftlichen Festsetzungen auf diesem Gebiete von vornherein auf den Vorzug, in der Wirklichkeit auch stets beachtet zu werden, deshalb verzichten müssen, weil wir uns auf einem Gebiet befinden, auf welchem unbequeme Gesetze durch die Macht eliminiert zu werden pflegen.

Man könnte sich daher fragen, ob denn überhaupt die Entwickelung völkerrechtlicher Theorie und ihre breite Behandlung in öffentlich rechtlichen Übereinkommen von praktischem Werte ist. Diese Frage ist mit Entschiedenheit zu bejahen; denn selbst wenn auch da, wo die realen Gegensätze aneinander stoßen, der Stärkere wohl einmal seine Macht vor Recht gehen läßt, so ist es doch stets von hohem Werte zu wissen, auf welcher Seite das Recht war.

Die sittliche Kraft des Rechtes verleugnet sich nie!

Die Geschichte lehrt, daß Rechtsgrundsätze, welche anfangs von den Machthabenden ignoriert wurden, doch den Beteiligten allmählich so in Fleisch und Blut übergingen, daß sie in der Folge, wenn auch wider Willen, respektiert wurden. So ist es z. B. mit der Kaperei gegangen. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft: das besagt der erste Grundsatz der Pariser Seerechtsdeklaration.

Die Wissenschaft darf sich nun nicht dadurch, daß ihre Ergebnisse mit der Handhabung des Krieges nicht immer har-

monieren, von der Festlegung und Abgrenzung der Regeln abhalten lassen, welche sie auf den völkerrechtlichen Verkehr glaubt zur Anwendung bringen zu müssen.

Von diesem Gesichtspunkte aus sei kurz der heutige Stand des Völkerrechtes in Sachen des Begriffes der Kriegscontrebande und der damit eng zusammenhängenden Gebiete zusammengefaßt:

Feindliches Eigentum an Bord neutraler Schiffe, sowie neutrales Eigentum an Bord feindlicher Schiffe — mit Ausnahme der Kriegscontrebande — muß unangetastet bleiben.

Zur Kriegscontrebande sind nur unmittelbare Kriegsbedürfnisse zu rechnen, wie Waffen aller Art, Kriegsmunition, Salpeter, Schwefel, Schießpulver u. a. — Auch größere Pferdetransporte kommen als Contrebande in Betracht.

Es kann die Mitführung solcher Gegenstände nur dann zu einer verbotswidrigen werden, wenn der Umfang der Ware den eigenen Bedarf des Schiffes übersteigt.

Dem Handel mit Contrebande ist gleichzuachten der Transport von Truppenteilen, welcher direkt an den Feind unternommen wird, sowie die Beförderung von solchen Depeschen, die unmittelbar auf die Kriegsoperationen bezügliche Meldungen enthalten.

Die Kriegscontrebande unterliegt der Konfiskation durch diejenige Streitmacht, deren Gegner sie zugeführt werden soll.

Berechtigt zur Beschlagnahme der Contrebande sind nur Kriegsschiffe oder mit staatlicher Ermächtigung versehene Kaperschiffe der kriegführenden Macht.

Der Admiralitätshof in Kopenhagen hat in einem Urteil vom 9. April 1864 entschieden, daß neben Kriegsschiffen auch Zollkutter das Recht hätten, neutrale Handelsschiffe aufzubringen. Die preußische Brigg „Marie“ wurde am 4. Februar bei Helsingör durch einen dänischen Zollkutter aufgebracht. Der Kapitän beantragte die Freigebung des Schiffes, da, nach seiner Ansicht, der Zollkutter kein Kriegsschiff und die Aufbringung als nicht legal zu betrachten sei. Das Gericht begründete dagegen die Beschlagnahme dahin, daß die Zollkutter von den im dänischen Blockadereglement vom 16. Februar 1864

erwähnten Staatsschiffen, die eine Beschlagnahme vornehmen dürften, daher nicht auszuschließen seien, weil diese Schiffe Flagge und Wimpel der Flotte führten und unter dem Kommando eines Marineoffiziers ständen[1]).

Schiffe, welche ohne staatliche Ermächtigung auf Beute ausgehen, sind als Seeräuber zu betrachten und als solche zu behandeln[2]).

Das Kriegsschiff, bezw. der Kaper, hat lediglich das Recht der Beschlagnahme der Kriegscontrebande.

Daß die Beschlagnahme gerechtfertigt gewesen sei, muß durch ein Urteil des Prisengerichtes ausgesprochen werden[3]).

Zur Ausübung ihrer Rechte in Hinsicht auf eine Kontrolle der vorgeschriebenen Einschränkungen des neutralen Seehandels stehen den Kriegführenden formale Rechte zu: das Anhaltungsrecht (droit d'arrêt, right of stoppage), das Aufsuchungsrecht (droit de visite, right of visit), das Durchsuchungsrecht (droit de recherche, right of search).

Jedes neutrale Handelsschiff ist verpflichtet, auf Aufforderung des Kriegsschiffes oder des mit staatlicher Ermächtigung versehenen Kapers anzuhalten und die Nationalität seiner Flagge auszuweisen. Die Aufforderung geschieht durch einen blinden Schuß (coup de semonce), worauf das neutrale Schiff seine Fahrt zu unterbrechen und beizudrehen hat.

Nach erfolgter Anhaltung ist der Befehlshaber des Kriegsschiffes berechtigt, sich die Papiere des neutralen Schiffes vorlegen zu lassen, um die Staatsangehörigkeit des Schiffes sowie der Ladung feststellen zu können.

Der Führer des Kriegsschiffes hat zu diesem Zweck das neutrale Schiff aufzusuchen. Der Kapitän des neutralen Schiffes ist nicht verpflichtet, mit seinen Papieren an Bord des Kriegsfahrzeuges zu gehen.

---

[1]) Soetbeer, Neue Sammlung offiz. Aktenst. i. Bezug auf Schiff u. Handel in Kriegszeit., IV, No. 77, S. 121 (Hamburg 1864).

[2]) Deutsch. Str.G.B. § 250, 3.

[3]) Vergl. über Prisengerichte: v. Liszt, Völkerrecht, Berlin 1902, Buch IV, § 41, V, S. 323—27. — Heffter-Geffcken, Europ. Völkerrecht, Buch II, Abschn. III, §§ 172, 173, S. 380 ff. — Pöhls, Seerecht, Teil IV, Abschn. X, §§ 537—39, S. 1219 ff. — Geßner, Recht des neutral. Seehandels, Abschn. II, Kap. III, §§ 1—3, S. 133 ff. — Calvo, Droit international, T. IV, Liv. VII, §§ 2819 ff.

Das Recht der Durchsuchung ist dem Führer des Kriegsschiffes gegeben, sobald sich die vorgezeigten Papiere als unvollständig erweisen und begründeter Verdacht der Mitführung von Kriegscontrebande vorliegt[1]).

Das Durchsuchungsrecht ist schonend (civiliter) auszuüben.

Vorgefundene Kriegscontrebande hat nur die Wegnahme dieser, nicht die Beschlagnahme der übrigen Ladung, auch nicht die Aufbringung des Schiffes zur Folge[2]).

Das Recht der Beschlagnahme des neutralen Schiffes ist dem Kriegführenden gegeben, sobald es sich herausstellt, daß das Schiff in betrügerischer Absicht unter neutraler Flagge segelte, daß die vorgelegten Schiffspapiere gefälscht sind, oder daß überhaupt keine vorgelegt werden können[3]), oder wenn bestimmte Umstände auf eine Simulation schließen lassen, z. B. wenn sich ergibt, daß das Schiff früher ein feindliches war und nicht bona fide neutrales Eigentum geworden ist[4]).

Weiterhin ist eine Aufbringung des Schiffes gerechtfertigt, wenn sich größere Truppenteile an Bord befinden oder Kriegsdepeschen zur Beförderung übernommen wurden, und sich somit der Kapitän des neutralen Schiffes in den direkten Dienst der Kriegführenden gestellt hat.

Widersetzt sich das neutrale Schiff der Heimsuchung durch die Kriegführenden, oder versucht es, sich derselben durch die Flucht zu entziehen, so hat das Kriegsschiff das Recht der Verfolgung und Aufbringung des verdächtigen Fahrzeuges. Leistet das Schiff energischen Widerstand, so darf das Kriegsschiff es in den Grund bohren.

Kriegscontrebande unterliegt nur der Beschlagnahme, wenn sie sich auf direktem Wege zum Feinde befindet. Maß-

[1]) In dem russischen Kaperreglement von 1787 (Art. 6) sowie in dem dänischen Prisenreglement von 1810 (Art. 12) finden wir ausdrücklich die Erklärung abgegeben, daß nicht ganz korrekt ausgestellte oder sogar doppelt vorgefundene Schiffspapiere keineswegs in allen Fällen die Verurteilung des Schiffes und der Ladung zur Folge haben.

[2]) Kleen, De la contrebande de guerre, Art. 5, § 18, pp. 206 s.

[3]) Pöhls, Seerecht, Teil IV, Abschn. X, § 529, S. 1178 ff.

[4]) Heffter-Geffcken, Europ. Völkerr., Buch II, Abschn. III, § 171, S. 380, Anm. 3.

gebend für die Bestimmung der Waren ist deren Bestimmungsort, und zwar derjenige, nach welchem das Schiff die Ware zu bringen hat, nicht etwa der Ort, wohin die Ware, von dem Bestimmungshafen des Schiffes aus, sei es zur See, sei es auf dem Landwege, weiterbefördert werden soll.

Es gibt keine Contrebande im Verkehr zwischen neutralen Häfen.

Wir sind weit davon entfernt, die hier aufgestellten Normen als bereits bestehendes Völkerrecht betrachten zu wollen.

Die Pariser Seerechtsdeklaration hat, wie wir gesehen haben, tief eingegriffen in die Rechte der Neutralen. Viel hat sie schon mit ihren festgelegten Grundsätzen in der Völkerrechtspraxis erreicht. So lange aber England noch in gewohnter Weise fortfährt, die fast ausnahmslos von allen völkerrechtlichen Seestaaten anerkannten Bestimmungen der Pariser Deklaration nicht zu befolgen und weiterhin zu rücksichtslosen Verletzungen der den Neutralen zuerkannten Rechte neigt, ist die Beseitigung der jetzt herrschenden Gefahr der fortgesetzten Hemmung und Schädigung des neutralen Handels zur See in Kriegszeiten leider vollkommen ausgeschlossen.

„In kritischen Zeiten pflegt die Lücke des Seerechtes durch Seemacht ausgefüllt zu werden", sagte Graf Bülow in seiner Reichstagsrede vom 19. Januar 1900.

Die Wahrheit dieses Ausspruches tritt uns in der unbegründeten Aufbringung der deutschen Dampfer durch die Engländer entgegen. Das Vorgehen in der Beschlagnahme des Dampfers „Bundesrat" stellte einen neuen, durch nichts zu rechtfertigenden Gewaltakt dar, welchen England nur provozierte, um einen Anlaß zur Besetzung der Delagoa-Bay zu erhalten, und um vom Hafen Laurenco-Marques Transvaal erfolgreich angreifen zu können.

England hat durch die Aufbringung neutraler Schiffe im südafrikanischen Kriege dem Handel zur See eine schwere Schädigung zugefügt. Und wenn es auch anbietet „aus freien Stücken eine Entschädigung zu gewähren, sobald es sich herausstellt, daß die Beschlagnahme ungerechtfertigt gewesen sei", so kann doch eine solche Entschädigung in keiner Weise ausreichend sein, die Nachteile auszugleichen, die dem nicht eng-

lischen, neutralen Handel aus dem rechtswidrigen Vorgehen der Engländer entstehen.

England kann doch immer nur das „damnum emergens“ ersetzen, nicht das „lucrum cessans“, und nicht für die direkten und indirekten Folgen des fortgesetzten Anhaltens fremder Schiffe aufkommen, weil sich diese Folgen nicht berechnen lassen.

Es war nach der Beschlagnahme der deutschen Dampfer im Januar 1900 in der Presse der Gedanke der Wiederaufnahme des früheren Convoisystems neu angeregt worden, wonach die neutralen Handelsfahrzeuge dem Schutze eines ihrer Kriegsschiffe unterstellt werden. Andererseits gewährt dieses System den Kriegführenden die Sicherheit, daß auf gewissen Schiffen keine verbotenen Waren, Feindesgüter oder Mannschaften zu finden sind, mithin die vorzunehmende Durchsuchung nicht erlaubt zu werden braucht.

„Der Gedanke einer speziellen Anwendung des Convoirechtes“, so lesen wir bei Heffter, „suchte sich besonders in der Mitte des siebenzehnten Jahrhunderts geltend zu machen; namentlich ergriffen und verteidigten ihn die Holländer. Indessen wurde er nicht von allen Seemächten, am wenigsten von Großbritannien, zugestanden. Erst während der beiden letzten amerikanischen Kriege des achtzehnten Jahrhunderts gewann er größere Konsistenz; man versicherte sich seiner durch Verträge[1]); die bewaffnete Neutralität des Nordens nahm ihn 1800 unter ihre Maxime auf; Großbritannien hat in jenen Kriegen einige Konnivenz dagegen gezeigt, ohne jedoch das Prinzip selbst einzuräumen, und in seinen Konventionen mit den nordischen Mächten von 1801 nur eine Milderung der strengeren Visitation bei convoiierten Schiffen bewilligt[2]).“

Die unter Convoi fahrenden Handelsschiffe, deren Ladung von seiten des Staates, unter dessen Schutz sie sich gestellt haben, vor Beginn der Seereise inspiziert worden ist, unterliegen keiner Durchsuchung durch die Kriegführenden. An

---

[1]) Vergl. v. Martens, Über Kaper, § 20.

[2]) Heffter, Europäisches Völkerrecht, Buch II, Abschn. III, § 170, S. 376.

Stelle derselben tritt das Ehrenwort des kommandierenden Offiziers, daß keine Contrebande sich an Bord befindet[1]).

Der Abgeordnete Liebermann verleiht in seiner Reichstagsrede vom 19. Januar 1900 einem ähnlichen Gedanken Ausdruck, indem er jedem Handelsfahrzeug einen besonderen Beamten zuerkennen will, welcher bei Belästigung durch fremde Schiffe im Namen seiner Regierung als Bürge für die Unverdächtigkeit des Schiffes und der Ladung aufzutreten hat.

W. E. Hall spricht in seinem Werke „Rights and duties of neutrals" von einer in den Abgangshäfen der neutralen Schiffe vorzunehmenden Schiffskontrolle seitens der Kriegführenden, um diesen die Möglichkeit zu geben, die Zufuhr von Kriegscontrebande in den feindlichen Staat zu verhindern.

Der Gedanke an und für sich ist nicht verfehlt. Die englische Presse hat sogar im südafrikanischen Kriege die Anwendung eines solchen Verfahrens neu angeregt, indem sie ihrer Regierung den Vorschlag unterbreitete, eine Schiffskontrolle in den Häfen der neutralen Staaten, wie z. B. in Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen, vorzunehmen. Wir glauben aber nicht, daß sich ein unabhängig neutraler und souveräner Staat der Ausübung einer derartigen Kontrolle der Handelsfahrzeuge in seinen Häfen durch eine fremde Macht je unterwerfen wird. Solche Vorschläge lesen sich besser in der Theorie, als daß sie praktisch zu verwerten sind.

England hat sich, wie der Fall „Bundesrat" lehrt, mit seinen eigenen, bisher vertretenen Prinzipien, welche in dem für die Marineoffiziere anscheinend unter offizieller Ägide herausgegebenen „Manual of Naval Prize Law" niedergelegt sind, in krassen Widerspruch gesetzt, indem es den weitgehenden Schutz der Neutralen, wie er ihnen in diesem Reglement zugesprochen ist, nicht in vollem Maße anerkennen will.

Durch die Ausübung einer hiermit erwiesenen Interessenpolitik, welche diesem völkerrechtswidrigen Vorgehen der Engländer zu Grunde liegt, wird dem neutralen Handel aber durch jeden Kriegsausbruch die gewaltigste Schädigung erwachsen.

---

[1]) Geßner, Das Recht des neutr. Seehandels, S. 165, II, c. — Pöhls, Seerecht, Teil IV, Abschn. X, § 533, S. 1197 ff.

In der Haager Friedenskonferenz ist der Versuch angestrebt worden, die noch bestehenden streitigen Punkte im Seerecht zur Beratung heranzuziehen. Ein positives Ergebnis konnte aber leider nicht gezeitigt werden.

Man vertröstete sich mit dem Gedanken, daß weitere internationale Konferenzen eine Einigung herbeiführen würden.

Dies ist aber bisher noch nicht geschehen.

Die Machtfrage im internationalen Seerecht ist noch nicht einer allgemein gültigen Rechtsnorm gewichen.

Denn wenn England die sonst allgemein gültige Auffassung, daß der neutrale Handelsverkehr zwischen neutralen Häfen ein Contrebandieren ausschließt, seinerseits nicht beobachtet, so stellt es sich damit auf einen Standpunkt, der das Gegenteil ist des fast von allen anderen Nationen vertretenen Prinzipes: Möglichst der Schutz der Neutralen zur See.

Solange aber nicht durch eine internationale Konferenz die noch streitigen Rechtsfragen im internationalen Seerecht ihre Erledigung gefunden haben und allen Seemächten feststehende, bindende Rechtssätze über den Seeverkehr der Neutralen und Kriegführenden zu Kriegszeiten vorgeschrieben worden sind, solange ferner nicht die innere Überzeugung, daß diese Rechtssätze im Rechtsgefühl und in der Billigkeit ihre zwingende Begründung haben, Allgemeingut geworden ist, werden scharfe, dem Handel nachteilige Kollisionen zwischen den Neutralen und den Kriegsparteien ein unausbleibliches Übel bilden.

Will man aber an eine Seerechtsreform herangehen, soweit eine solche überhaupt durch internationale Abkommen in die Wege geleitet werden kann, so wird dieselbe da einzusetzen haben, wo der Urquell allen Streites zwischen den am Kriege Beteiligten und den Nichtbeteiligten sich befindet — bei der einheitlichen Festlegung des Begriffes und des Wesens der „Kriegscontrebande“.

Literatur.

Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten. Nördlingen 1872.
Bluntschli-Lardy, Le droit international codifié. Paris 1874.
Bonfils, Manuel de droit international public. Paris 1898.
Bulmerincq, Praxis, Theorie und Kodifikation des Völkerrechts. Leipzig 1874.
Bynkershoek, Quaestiones juris publici. Lugd. Bat. 1767.
Calvo, Le droit international. Paris 1880.
Deutsche Juristen-Zeitung, II.—VII. Jahrgang. Berlin 1897—1902.
Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte. Altona 1802.
Geßner, Das Recht des neutralen Seehandels. Bremen 1855.
Geßner, Le droit des neutres sur mer. Berlin 1865.
Grotius, De Jure belli et pacis.
Hautefeuille, De droits et de devoirs des Nations. Paris.
Heffter-Geffken, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. Berlin 1888.
Hübner, De la Saisie des Bâtimens neutres. Haag 1759.
Jenkinson, Collection of all the Treaties of Peace, Alliance and Commerce between Great-Britain and other Powers. London 1785.
Journal du droit international privé, Tome 25. Paris 1898.
Kleen, De la contrebande de guerre. Paris 1893.
Klüber, Europäisches Völkerrecht. Schaffhausen 1851.
v. Liszt, Das Völkerrecht. Berlin 1898 und 1902.
Lushington, A Manual of Naval Prize Law. London 1866.
Marquardsen, Der Trent-Fall. Erlangen 1862.
Ortolan, Règles internationales et Diplomatie de la Mer. Paris.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.
Phillimore, Commentaries upon international Law. London 1889.
Pöhls, Seerecht. Hamburg 1833.
Rayneval, De la Liberté des Mers. Paris.
Rayneval, Institution du Droit de la Nature et des Gens. Paris 1832.
Reddie, Researches in Maritime Law. Edinburgh 1845.
Revue générale de droit international public, T. VII, 1900, T. VIII, 1901. Paris.
Snow, International Law. Washington 1898.
Soetbeer, Sammlung offizieller Aktenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten. Bd. I. Hamburg 1855. Bd. II. Hamburg 1856. Neue Sammlungen aus den Jahren 1857, 1859, 1862, 1864. Hamburg.
Ullmann, Völkerrecht. Freiburg i. B. 1898.
Valin, Traité des prises. Paris 1763.
Vattel, Le droit des gens. Paris 1835—38.
Vossen, Die Contrebande des Krieges. Aachen 1896.
Wheaton, International Law. London 1880.